I MARTINOVICI

ALBASTRUL FLAMINGO

DIN ACEST ETER, SUB CERUL LUI PHIDIAS ŞI PRAXITELE5

Aleea, aici, descria o buclă nisipoasă şi se pierdea în pădurea tânără, de salcâmi verzi a stepei dobrogene. Frunzele mici fremătau uşor în înserare, cu murmur de răcoare şi prospeţime. Peste *zi* fusese cald, cum era de aşteptat să fie la mare în iulie. Ploile dese şi persistente din vara aceasta, cu descărcări spectaculoase de trăsnete şi fulgere, cu tunete care te trezeau în crucea nopţii din somn, păreau a alunga aşteptarea într-o zodie a norocului.

Sosisem la acest hotel al aviatorilor, astfel cunoscut în jur şi dincolo de limite imediate, sosisem în acest hotel asemănător arhitectonic cu oricare de pe litoral sau din alte oraşe ale noastre ori din alte părţi, cu o zi înainte. Impropriu spus o zi, pentru că sosisem noaptea, într-o noapte opacă, peste care apăsau hergheliile de pahiderme ale norilor. Furiile dezlănţuite frenetic, vizual şi auditiv, puseseră brutal stăpânire pe noi, declanşând temeri şi, unora, spaime care zăceau neştiute, ferecate. Semeni de-ai mei, cu preocupări foarte serioase, aveau să-mi mărturisească această teamă, spaimă chiar, pe care ei înşişi nu şi-o puteau explica.

Deşi mă trezisem de câteva ori peste noapte, reuşisem să adorm destul de repede, după ce mă asigurasem că, netulburat, Sorin dormea adânc şi nu dădea semne că, din somnul lui liniştit, ar fi putut să-l smulgă detunăturile, unele foarte apropiate, ca o dezghiocare a spaţiului bine aşezat până în înalt un.

Sosisem, aşadar, în noptea despre care spuneam, pe la orele unsprezece, la hotel. De la aeroportul internaţional „Kegălniccanu” venisem într-un microbuz cu întreg echipajul avionului IL-lî! YR IME. Cu vreo 35 de minute mai înainte decolasem de la Otopeni. În cabină, destul de strimtă, unde fusesem invitat de comandantul aeronavei, m-am aşezat în spatele mecanicului de bord, un om, dacă

nu voinic, bine legat, cum se zice, brunet, cu părul tuns scurt şi trăsături energice. În stânga îl aveam pe navigator, un tip aproape gras, destul de în vârstă pentru încercările nu lipsite de dramatism prin care aveam să trecem (aflasem încă din sala de navigaţie, la Otopeni, că la Constanţa „e un timp nasol”); în dreapta mea stătea telegrafistul. Pilotul aeronavei, foarte tânăr, blond, cu un păr ca inelele avea în dreapta sa copilotul, abia ieşit din adolescenţă, un bărbat prea frumos ca să nu reţină atenţia.

înainte de pornire, membrii echipajului au făcut „eheck”-ul, asigurându-se că geamurile sunt închise, ad- misia aerului decuplată, contactul general de pornire cuplat, frâna de staţionare cuplată... epuizând întreaga gamă a celor peste două sute de manevre la sol.

Puţin după aceea aud vocea radiotelegrafistului de bord comunicând prin fonie cu solul:

— Sunt Ion Marin Elena *, rog aprobarea de pornire a motoarelor.

— Mai aşteptaţi!

— – Perfect, mai stăm o mână. Sunt pe recepţie.

— Ştiu că vă ooaceţi, dar aşteptaţi puţin. Nu putem să vă dăm pornirea şi apoi să vă tăiem motoarele.

Privim cu toţii ecranul radiolocatorului. Nori compacţi, alburii, cuprind trei sferturi din cerul decupat.

— Charlie, bravo! exclamă cineva. O să avem de lucru!

în aceeaşi clipă se aude aprobarea de pornire a motoarelor. Mecanicul se execută rapid şi precis:

— Ai noştri!

— Liber unu!

Rând pe rând se aprind toate cele patru motoare, avionul colos începe să trepideze, cabina este invadată de zgomote ritmice, metalice.

în timp ce motoarele pornesc, beculeţele roşii de. La bord se sting unul după altul. Una dintre expresiile savuroase ale piloţilor, devenită clasică, este „să nu vezi roşu în cabină”. I

Comunicarea prin fonie continuă:

— Turnule, sunt Ion Marin Elena, aprobaţi rulajul.

— Se aprobă rulajul către 08.

— Rulaj până la aşteptare.

— Rămâneţi la aşteptare.

Avionul se urneşte trepidând, trosneşte parcă din toate încheieturile, imprimându-ne un tremur ciudat, grotesc. Rulăm. Avionul este condus pe sol ca un automobil apocaliptic, pasăre nefirească târându-se pe pământ. Suntem în capul pistei, pe firul director. Noaptea e de smoală, sfâşiată de fulgere dese la orizont. Luminile balizelor, însemne stranii, invită implacabil spre un zbor-destin.

— Ion Marin Elena, aprob decolarea.

Vocea răsună în cabină, venită pe calea undelor, voce neutră, profesională, străină de emoţiile noastre.

Motoarele duduie scuturând aeronava, cuprinsă parcă de o forţă care tinde să ne arunce undeva, în nevăzut, într-un cer neospitalier, ameninţător, cu fulgere roşii- verzui, besmetice.

— Bucureşti, bună seara.

— Sunt Ion Marin Elena, bună seara.

— Viraţi stânga la 35 km şi scăpaţi de necaz.

Pe ecranul radiolocatorului norii se îngrămădesc alburii, cenuşii. Pe un front de 120 km e furtună. Zburăm la 1500 metri altitudine. Deasupra noastră cerul fierbe.

— Dacă am zbura mai sus, îmi şopteşte cineva, s-ar putea întâmpla să nu mai avem timp nici să ne dăm mâna,

Privirea îmi aleargă de la radiolocator spre ferestrele dreptunghiulare, care înconjoară pe trei sferturi cabina,

I Semnal roşu luminos înseamnă defecţiune, semnal de alarmă.

încă nu-mi clau seama ce se întâmplă, nu înţeleg dificultatea acestui zbor de noapte. Dar incertitudinea nu durează. Privirile mătură ferestrele mici, luminile fulgerelor parcă so apropie, avionul scutură zdravăn, pierdem din înălţime. Intr-o astfel de clipă întâlnesc silueta masivă a navigatorului şi simt că devin rigid. Omul îşi tamponează ceafa, probabil şi fruntea, şi obrajii (stă cu spatele spre

mine), disting sudoarea şiroindu-i sub bluza albă. Îşi scoate căştile spunând că nu mai aude nimic. Îmi dau seama că e înspăimântat. Fulgerător îmi amintesc de aportul de atâtea ori determinant al navigatorului şi simt că mă cuprinde spaima.

— Comunicaţi condiţiile de zbor, răsună iar vocea de la un capăt îndepărtat, nevăzut, vocea accea liniştită, a unui om aflat acum într-o clădire, departe, jos, undeva, pe pământ.

— Acum zburăm la vedere.

Apoi, după nu ştiu cât timp scurs:

— Ion Marin Elena, sunteţi la travers de Urziceni.

Reuşesc să mă desprind din rigiditate şi încep să-mi rotesc privirile prin cabină. Îmi fixez ochii pe ceafa comandantului, îi admir iarăşi părul blond, bogat, cu inele neîmplinite şi încet, încet, încep să mă liniştesc. Piadio-locatorul e tot vălătucit de acei nori primejdioşi, alburii, pe care piloţii îi numesc „Charlie bravo”. Ciudat, simt că ochii aţintiţi asupra comandantului mi se liniştesc, simt liniştea aceasta cum migrează în ţesuturi, în nervi. Îl simt pe acest om stăpân pe manşă, pe toate aparatele uzinei zburătoare, stăpân pe echipaj, pe norii bezmetici. Nu puteam să-i văd chipul. Puteam să-mi imaginez orice, n-avea importanţă, l-am privit pe ceilalţi, din unghiuri diferite, aşa cum stăteam în spatele lor, ori lateral. Doar navigatorul continua să-şi tamponeze ceafa. Bluza albă îi era udă.

îl aud pe comandant vorbind în engleză. Aud voci din eter care cer informaţii. Sunt alte avioane care străbat cerul negru.

Cabina aeronavei este scăldată într-o lumină difuză, fosforescentă. Pânza aceasta verde dă o atmosferă de ireal zborului de noapte.

în rarele intervale de linişte, între două ori nouă balansări s; u alunecări pe verticală, în rarele intervale de linişte vizuală. Între dezlănţuirea alb-violetă a fulgerelor, parcă sunt pradă unui vis, Unei halucinaţii, unui zbor fantast de la Pământ la Lună. Dacă n-ar fi zgomotul puternic al

motoarelor, care torc metalic, continuu, cabina învăluită fosforescent ar părea un batiscaf scufundat la mari, foarte mari adâncimi, unde întunericul desăvârşif s-a lichefiat.

Mă smulge brutal din reveria de-o clipă gheara ro- şie-violetă a unui fulger orbitor. Nici nu mi-am revenit când aud glasul controlorului de trafic:

— I.M.E., comunică poziţia exactă a avionului.

— Sintem pe radial 300 de Constanţa, la 70 de mile, răspunde calmă, nefiresc de calmă, vocea comandantului de echipaj, în apropierea căii aeriene Urziceni—Galaţi.

— În limitele posibilităţilor, vă rog să reveniţi la ruta Urziceni—Ţăndărei.

— Mai zbor două minute pe cap 000, după care voi vira dreapta direct spre Ţăndărei.

Era limpede că avionul se abătuse de la ruta iniţială, pentru a evita nucleii furtunii. Privesc giro-orizontul. Acea machetă minusculă de avion, care arată pilotului în zbor instrumental poziţia avionului faţă de orizont. Macheta fosforescentă era aproape cu aripile pe orizontul artificial.

După un timp îl aud pe comandant anunţând că am survolat Ţăndăreii.

— Chemaţi Constanţa, se aude vocea de la sol.

— Mulţumim pentru asistenţă. Noapte bună.

Avionul înainta prin beznă. Zadarnic încerc să disting vreun contur prin parbriz.

— Aveţi Constanţa pe unu, îi spune radiotelegrafistul comandantului.

— Bună seara, Constanţa, sunt Ion Marin Elena, la verticala Ţăndărei, cu nivel 50.

— Bună seara, vă aud dar. Treceţi la 600 altitudine. Celelalte elemente mai târziu.

No apropiem de destinaţie. Vocea controlorului de trafic mi se pare mai puţin străină şi o undă de bucurie îmi aduce o boare caldă în inimă:

— Cât aţi atins în coborâre?

— Am atins 600.

— Sunteţi la 40 km de prag. Pista în serviciu unu opt,

vântul calm, temperatura plus 20 de grade, punctul de î'ouă douăzeci, QNH 1009 milibari.

Coboram, coboram, acum puteam distinge undeva, jos, palide lumini. În stânga, pe pământ probabil, smoala nopţii era dislocată de limbi de flăcări, aşa cum vara pe mirişte se aprind paiele.

în curând îl aud pe comandantul aeronavei, Paul Sorianu, comunicând cu solul:

— Bună seara, turnule, pista la vedere. Cabina O.K. Aprobaţi aterizarea.

— Bună seara, I.M.E. Aprob aterizarea. Vânt calm.

Avionul se înclină înainte, în faţa noastră, prin parbriz zăresc pista, mai bine zis luminile pistei. E luminată de balize pe margini ca şi firul director. Pista pare o ciudată alee de plopi incandescenţi. Într-un afund îndepărtat, coborâm oblic, parcă grăbiţi să atingem solul. Ceva mai înainte, un bubuit puternic însoţise deschiderea trenului de aterizare. Aterizăm lin.

— „Mareşalul" la vedere! rosteşte amuzat comandantul la câteva secunde, după ce executase virajul pe finală.

— Urmaţi indicaţiile lui, răspunde turnul, aprob întreruperea legăturii radio după oprirea motoarelor.

Prin parbriz, am urmărit paletele fosforescente ale dispecerului. Lăsau dâre calme prin aerul umed. Luminile aeroportului, parcă picurând odată cu ploaia care contenea, mi s-au părut tonice, ca şi pământul pe care îl simţeam sub roţile colosului de metal, dominat, stăpânit de creierul şi nervii echipajului. Am ieşit din cabină şi am privit siluetele pasagerilor. Bărbaţi şi femei, blonzi cei mai muţ, ţi, veniţi dintr-o ţară nordică, căutând soarele torid al mării. Îşi desprinseseră centurile cu zgomot metalic, se ridicau adunându-şi din plasă haine ori genţi, ca să urmeze, în şir indian, drumul spre coborâre. Glasuri guturale, sunete nazale, într-un adaus de ciudată voioşie temperamental sudică – probabil contagioasă. Se adunau grupuri, grupuri, aceşti oaspeţi de la nord care, înainte de a se urca în autobuz, într-un calm caracteristic, păşeau pe pista de

beton, lucie sub lumina reflectoarelor.

Ultimul a coborât Paul Sorianu, cu zulufii blonzi ieşiţi de sub chipiul de pilot, în bluză albă, zvelt. La seara avionului o fată înaltă îl întâmpină surâzând.

Te-ai îngrijit de bagajele noastre şi i-ai spus cu voce caldă şi priviri învăluitoare lui Sorin:

— Să ţii minte, să nu uiţi niciodată, că primul tău zbor a fost cu „Elena”. Până te vei însura să ţii minte.

Sorin a râs. N-a rostit un cuvânt, dar chipul lui era numai emoţie mută. Privea în jur. Preocupat fiind de acest scurt zbor, tu ai vegheat – sunt convins – ca Sorin să nu încerce teama. În zilele următoare, mi-am dat seama că Sorin nu realizase dificultatea primului său zbor, o bucurie pură stăpânindu-l tot timpul. Am regretat că n-am putut veni cu voi, atunci, spre miezul nopţii, la restaurantul hotelului din pădurea tânără de salcâmi. Era destul de târziu şi Sorin trebuia să se culce. A doua zi, ştiu că ai plecat, mereu neobosit, cu alt echipaj, într-un zbor lung.

Am coborât din holul spaţios de la etajul unu, cu fotolii largi, comode. La recepţie, piloţi şi stewardese. Unii veniseră-din cursă, alţii cercetau planul de zbor.

Ţi-am spus mai tâi’ziu că venisem aici să stau cu voi, să privesc cum arătaţi după multe ore de zbor, să vă cunosc gândurile, viaţa, preocupările, visele. Nu puteam să uit, n-am uitat nici acum, vorbele acelei extraordinar de frumoase făpturi, soţia unuia dintre voi, care, într-o înserare lungă de vară, m-a întrebat cu vocea ei moale de femeie ce s-ar fi dorit îndelung alintată:

— Ai privit vreodată în ochi un aviator când se întoarce din cursă?

— Nu, îi răspunsesem jenat, ca şi când mi-aş fi descoperit o lacună fundamentală.

Acea femeie extraordinar de frumoasă, ’ slind rezemată, cu braţele încrucişate pe genunchi, cu părul revărsat pe. Umeri, continua să mă cerceteze, nedezlipindu-şi ochii tulburători de pe chipul meu. Parcă voia să-mi spună:

— Atunci nu ştii nimic.

Mă lăsam sfredelit, înregistram întrebarea ei foarte directă şi esenţială, în vreme ce priveam fascinat linia gâtului, prelungită în alte linii moi, curbe, foarte lungi.

Acest aviator, scund de statură mai degrabă decât înalt, corpolent, cu un zâmbet iniţial luminos, Radu Cocoran, bărbatul făpturii nemaipomenit de frumoase. Şi de triste, m-a prezentat unora dintre voi, a spus câteva cuvinte pe care nu le mai reţin, oricum amabile, poatepuţin alambicate, cu o uşoară poză pe care am constatat-o şi mai târziu, până ce privirile lui s-au adumbrit, evitându-mă stânjenit. Am început să vorbesc eu, mai întâi despre mine, apoi despre intenţia mea de a scrie o carte despre piloţii de linie, adică despre ei, despre lumea lor, dinafară şi dinăuntru. Unii şi-au manifestat deschis bucuria:

— Despre noi nu s-a prea scris, ori ceea ce s-a scris e puţin şi nu ne reprezintă.

— Tocmai, zic eu, am să încerc, deşi nu e uşor…

După ce le-am mărturisit hotărârea şi dificultatea pe care mi-o asumam dorind să scriu despre o lume puţin cunoscută, despre o lume fascinantă, văzută cumva printr-un perete de sticlă care, puţin curbat, putea să deformeze imaginea, nu ştiu ce am mai spus. Am tresărit întâlnind statura lui Sârbu, uşor aplecată înainte, cu fruntea mai mult în podeaua nu prea lustruită. Nu-i vedeam chipul, nu ştiam ce gândeşte, cum primeşte confesia mea. Puteam să-mi închipui orice, dar asta nu mă scotea din impas, deoarece voiam să le dobândesc încrederea de la început, să mă apropii de ei. În afară de tine, dragul meu Pascal, sunt primii aviatori pe care îi cunosc. Vreau chiar să mă împrietenesc cu unii dintre aceşti oameni deosebiţi, aceşti oameni care sunt asemenea nouă tuturor, dar care simt, au ceva în plus, însuşiri psihosomatice pe care noi, ceilalţi, de la sol, nu le avem. Împărtăşesc părere» celor care cred în frumuseţea şi înţelepciunea vorbelor rostite tot de unul dintre voi, un mare pilot, care a dispărut fără urmă, plecat într-o misiune, deasupra IVIediteranei, în timpul celui de-al doilea război mondial. „Ca să-i cunoşti pe oameni, trebuie

să-i iubeşti”, şi eu vreau să vă cunosc, oameni ai pământului, dar şi ai cerului, mai mult ai cerului ca să puteţi fi ai pământului. Am continuat să ascult, reuşisem să deblochez inerţii datorate oboselii;, poate îndoielilor, fără a înceta să-l privesc pe Sârbu şi sămă întreb ce gândeşte. Asta nu pentru faptul’ că era secretarul organizaţiei voastre de bază, fii convins, dragul meu Pascal, ci pentru că simţeam că este singurul dintre voi care nu participă la discuţia noastră. Puteam să-i pierd, şi a pierde un prim om, la cea dintâi întâlnire cu voi, nu-mi era de bun augur. Chiar dacă o priveşti ca o ambiţie, deşi nu e numai ambiţie, aşa hotărâsem în sinea mea, înainte de a veni la Otopeni.

Radu Coeoran Continuă să fie un amfitrion desăvârşit. Are darul de a incita la discuţii. În stânga mea, Nelu Zamfir, mecanic de bord, cu vorba cumpătată, fără putinţă de replică. Cuvintele lui au nuanţe aforistice:

— O fecioară, dacă greşeşte, deh, nu zic că n-ar da naştere la complicaţii, dar dacă un aviator greşeşte, acolo sus…

— Noi nu putem greşi decât o singură dată, zise un comandant de echipaj, a doua oară nu mai avem când.

Sesizam ce se spunea. Mai târziu aveam să înţeleg

— Vezi, interveni din nou Nelu Zamfir, când un muncitor îşi depăşeşte norma lucrând la strung (şi, crede-mă, nu minimalizez munca omului), sau producţia de ouă „ori de lapte creşte, ziarele noastre nu pridídesc să-i popularizeze. Şi bine fac. Dar despre noi, despre, aviatori, despre munca şi realizările noastre, despre ceea ce ne doare, spune-mi, de câte ori în, să zicem, nu mult„doi-trei ani, ai citit vreun rând ân gazete?

— Dar despre oamenii aceia anonimi care pregătesc zborul, ai citit ceva? mă întrebă Aurel Cumpănă, radio* telegrafist.

?

— Dacă nu funcţionează fiecare rotiţă a avionului, dacă fiecare angrenaj nu e pus la punct ca un ceasornic, de acei oameni anonimi de la sol, ştii că avionul, acolo sus, e, în

pericol şi că e în pericol astfel şi viaţa noastră, şi a pasagerilor?

— Nu, mărturisesc cuprins de jenă.

— Vezi, ai citit undeva despre ei?

— Nu, zic cu sfială, abia murmurând.

— Eu ţi-aş sugera să începi cartea cu o confesie, spuse Radu Cocoran, o confesie, accentuă, poate pentru că îl priveam puţin neliniştit, puţin condescendent. Cum te-ai hotărât să scrii o carte despre noi. Da, mai spuse, ca sub impulsul unei clipe de inspiraţie, în definitiv, ce te-a determinat să scrii o carte despre aviatori?

I-am privit în lumina aceea de început de toamnă, filtrată prin ferestrele înalte de la Otopeni, o lumină blândă, aproape materializată. Viaţa aeroportului răzbătea ca un zumzet înfundat. Ştiam că autobuzele TAROM aduc zeci, sute de pasageri, zi şi noapte, care urmau să se îmbarce pentru destinaţii adesea rămase mie necunoscute. Că oameni, zeci şi sute, de diferite vârste şi ocupaţii, români şi străini, mulţi dintre ei călătorind cu scopuri importante, aveau să-şi încredinţeze, pentru câteva ore, viaţa piloţilor din cabina echipajului, oameni rămaşi necunoscuţi pentru ei, oameni la care puţini se gândeau.

Iar aici, în faţa mea, între o şedinţă de partid şi zboruri peste ţări şi mări, şedeau aceşti aviatori, cu gânduri şi sentimente, cu bucurii şi dureri, cu ne. Veste şi copii, cu un întreg complex de date psihice, o lume aparte, în interiorul căreia aveam să pătrund. Ce ştiam despre ei, ce ştiu despre voi, dragul meu Pascal, acei pasageri grăbiţi, iritaţi, preocupaţi, nervoşi, bolnavi ori temători, care, de cele mai multe ori, vă ignoră? Ce ştiu cu adevărat despre voi, chiar aceia, puţini, pentru care sunteţi un miraj, o existenţă extratelurică, înzestraţi cu puteri de zei? Ce ştiu despre voi, despre zborurile lungi de noapte, extenuante, despre furtunile pe care le înfruntaţi, despre riscurile pe care vi le asumaţi atât de firesc, despre popasul de o oră sau două după o cursă îndelungată, când trebuie să vă întoarceţi, aducând alţi zeci de pasageri, unii volubili, alţii gravi,

nervoşi, iritaţi, grăbiţi, pur tind cu voi’ alte destine? Despre privaţiunile voastre, despre nevestele pe care le lăsaţi dormind în aşternut, despre copiii care nu vă văd zile de-a rândul, despre părinţii voştri?

— Nevastă-mea, spuse cineva, m-a întrebat odată câte zile şi câte nopţi am stat cu ea în douăzeci de ani?

Altcineva:

— Eram invitaţi la o nuntă. Aveam ziua mea „liberă”, dar mi s-a telefonat de la aeroport că trebuie să plec imediat în cursă. Nevastă-mea, îmbrăcându-se, m-a întrebat mirată dacă mergem la nuntă cu maşina noastră, în acest caz n-aş fi putut bea nimic. I-am răspuns: „Merg cu maşina, pentru că la aeroport nu pot să ajung pe jos…”

Ştiu că voi, zburătorii români, sunteţi cotaţi printre cei mai buni piloţi din lume.

Câţi ştiu că, înaintea tuturor, chiar şi înaintea aviatorilor ţării de origine, avionul Îl, —18 pilotat de voi a trecut cel dintâi Atlanticul?

Vă privesc şi caut răspuns la aceste întrebări şi la altele care îmi pulsează aprins între tâmple.

Am fost surprins, mult mai târziu, după ce am pătruns în lumea voastră (o, câte decepţii mă aşteptau, dar şi câte ore întregi de entuziasm, de admiraţie), întâlnind la plecarea în cursă, ori la întoarcere, piloţi pe care reuşisem să mi-i fac prieteni – erau de nerecunoscut. Parcă erau înainte de a păşi pe o altă planetă, cu alte legi de gravitaţie, cu alic coordonate, ori că vin de pe o astfel de planetă.

Aviatorul, o fiinţă, totuşi, necunoscută? De necunoscut?

— Înainte de a-ţi mărturisi gândul meu, se auzi vocea destul de limpede, puţin strunită, a lui Sârbu, aş vrea să-ţi sugerez câteva probabile direcţii, ca să zic aşa. Dacă vrei să ţii seama de de, te priveşte.

— Ascult, am răspuns, eu, văzând că tace.

— Da… în sfârşit, iată-le: aviaţia se poate duce, mai bine şi mai depaiie. Există o problemă esenţială pentru noi: organizarea aviaţiei civile. Sunt şi oameni nepregătiţi, funcţionează, uneori, „pilele”, nepotismul. Ce consecinţe

pot avea toate acestea? Caută de află! Să reţii că aviatorii sunt oameni care lucrează la o mare tensiune. Altă problemă: autonomia detaşamentului. O alta: rentabilitatea la nivelul economiei naţionale, repet, naţionale, nu la nivelul companiei TAROM ori LAR. De ce să vii din cursă cu. Avionul gol?

— Nu înţeltg, am obiectat eu. Nu înţeleg tot ce spui.

— Vezi, făcu el cu un zâmbet ironic, de aceea, în final, îţi voi mărturisi un gând al meu. Oricum, ascultă-mă. Încearcă să-ţi explici de ce anumite lucruri se înţepenesc la anumite nivele: cum sunt văzuţi aviatorii de şefi.

Apoi, după o pauză:

— Cu un aviator, cu pregătirea unui avion, se cheltuiesc sume fabuloase. De ce, atunci, sunt cazuri când aviatorii sunt opriţi de la zbor? Asta, în fond, e o pierdere. Oare, în anumite situaţii, strungarului îi iei strungul?

— De ce, interveni altcineva, comandantul companiei nu îşi are biroul aici, lângă noi, la aeroport?

O clipă nimeni nu a mai vorbit. Nu era apăsătoare această tăcere. Aveam senzaţia că asist la izbucnirea unor gânduri, ori la formularea unor întrebări obsedante, a unor constatări şi încercări de remediere, repetate, care aparţin nu numai aviatorilor eu care mă întâlnisem prima dată.

Unul dintre ei. Care tăcuse tot timpul, un tip masiv, înalt, brunet, un urs, cu părul tuns scurt, des, negru, se întoarse spre mine, îmi oferi un Kent şi zise:

— Mai e ceva demn de urmărit: spiritul nostru de echipă. Nu aici, la sol, ci acolo, sus, în timpul zborului. N-ar fi rău să vii cu noi într-o cursă lungă, chiar foarte lungă. În confruntarea directă cu riscurile şi implicaţiile limită se pot cunoaşte caractere. Numai acolo sus. Aici, suntem oameni cu interese deosebite, chiar eonflictuale, avem preferinţe şi preocupări deosebite, griji şi gânduri deosebite.

— Şedinţe, avem şedinţe, nu uita, interveni un aviator tinăr. Şi unele sunt cam lungi.

— Socot că e destul pentru azi, se auzi glasul distinct al lui Radu Cocoran, iar zimbetul său fin, delicat, îi lumină

ochii şi pomeţii obrajilor. Haideţi la o cafea, sus la restaurant. Am să-ţi povestesc acolo cum am cunoscut-o pe Shirley Temple. Eu am dus-o cu avionul de la Otopeni în nordul Bucovinei, la mănăstiri. A fost o companie foarte agreabilă.

— Doar o clipă, dă-mi voie să te întrerup, şi apoi de acord cu cafeaua. Era tot Sârbu. Nu m-a. Ş simţi împăcat cu mine însumi, mi se adresă, dacă nu ţi-aş spune până la capăt ceea ce gândesc despre intenţia dumitale de a scrie o carte despre noi. Tăcu o clipă. Reluă direct, oarecum ostentativ: Ai citit „Aeroportul”?

— Cartea lui Hailey? Da. O cunosc. Ce vrei să spui cu asta?

— Ei bine, cred că nu vei izbuti să scrii o carte despre noi.

Din holul hotelului de la „Kogălniceanu” am ieşit afară. Am căutat o alee pe care, netulburat, să-mi lămuresc impresiile adunate, să încerc să fixez tipuri şi caractere. N-am găsit o astfel de alee, deşi în pădurica de salcâmi tineri, s-ar fi putut amenaja. Am căutat o bancă, dar nu era. Am început să mă întreb ce fac aici, între două curse, aviatorii, ce face aici, după terminarea orelor de serviciu, personalul tehnic de la sol, care lucra la aeroport. Am revenit în holul hotelului, la recepţie, şi am întrebat unde este terenul de tenis. Nu era. Unde e terenul de volei? Nu este. Unde e bazinul de înot? Până la mare, la Mamaia, sunt 22 kilometri, şi aici, în stepa dobrogeană, soarele este torid. Nu există bazin de înot. Câţiva, personal navigant şi stewardese, aflaţi în hol şi studiind planul de zbor, m-au privit de parcă sosisem din lună. Alţii au început să chicotească.

— Dumneata pe ce lume trăieşti? m-a întrebat un bărbat înalt, între două vârste, cu un surâs plăcut. Se vede treaba că n-ai mai fost pe la „Kogălniceanu” şi că nu eşti din lumea noastră.

— Bine, am zis, aşa e. E prima oară când mă aflu aici şi nici aviator nu sunt. De ce mă priviţi cu mirare? Nu e firesc să existe un bazin de înot, un teren de sport?

— Da, există un astfel de teren, zise un pilot tânăr. Cel de popice. Vino să-l vezi, e numai băltoace după ploaia de astă-noapte.

Am tăcut. Gei din jurul meu continuau să se amuze comefttând.

— Spune-mi, te rog. M-am adresat primului meu interlocutor', nu aveţi nevoie de o destindere după orele de zbor? îmi închipuiam că aviatorii sunt printre cei dintâi care au nevoie de o condiţie fizică excelentă. Ce se întâmplă?

— Nimic, îmi răspunse, de data asta cu seriozitate. Bineînţeles că sunt necesare, dar compania TAROM a găsit de cuviinţă că pretenţiile astea, ale noastre, nu sunt justificate.

— Dar o discotecă există aici?

— Ştii că ai haz? interveni tânărul pilot ironic. Ce ne trebuie nouă discotecă? N-avem televizor?

— Nu, nu există nici discotecă, îmi răspunse primul pilot.

— Dar ce faceţi între două zboruri? Doar nu dormiţi tot timpul, oricât de obosiţi aţi fi şi oricât de scurt ar îi intervalul dintre curse.

— Nu, nu dormim, evident. Ce facem? într-o zi, două, dacă mai stai cu noi, vei vedea.

Caut un ungher unde să mă retrag, am nevoie să fiu singur. Mă întreb dacă aviatorii, măcar unii dintre ei, nu simt cu acuitate, uneori, nevoia de singurătate. Desigur, îmi spun, dar unde se poate găsi aici, la hotelul de la „Kogălniceanu", oaza asta firească? Vreau să fac câţiva paşi, n-am unde. Mă afund în păduricea de salcâmi. E mică, rară, copacii îşi desfăşoară umbrele verzi, cu frunza subţire, susurând. Plec. Ocolesc clădirea modernă a hotelului, dau într-o pajişte cu stupi de albine.

Gândul migrează spre seara aceea, dragul meu Pascal, la seara aceea prelungită până la miezul nopţii, cu vinul untdelemn os, adus de undeva de la sud, de culoarea chihlimbarului, la femeia aceea extraordinar de frumoasă şi tristă, la celălalt oaspete al tău, de care îmi amintesc acum. Abia trecut de cincizeci şi doi de ani, pilot pensionar.

Statură înaltă, ochi verzi, trăsături ferme, păr cărunt, des. Văd ochii lui de un verde adine. Respir lângă el cerul înălţimilor reci.

— Astronauţii au trecut azi pe primul loc, ne-au depăşit, spuse el fără să-şi ascundă regretul. Vezi, de când nu mai zbor, stau să gândesc şi să visez. Mj-am făcut un obicei. Noaptea, în pat, înainte de a adormi, derulez filme, revăd tot felul de întâmplări trăite. Ştii ce mi se pare ciudat? Momentele, situaţiile cele mai grele, de confruntare dramatică, nu le visez. Au rămas doar cele luminoase, plăcute.

M-am întors spre tine, Pascal, să aud ce-mi spui în şoaptă:

— E unul dintre primii noştri piloţi.

— Ce-ai făcut în timpul războiului? întrebai, calculind repede în gând vârsta lui.

— Am fost pilot, am luptat. Păstrez şi acum brevetul, de pilot de război. În toamna lui 1944 toţi am trăit un răstimp în incertitudine: vom mai avea ori nu aviaţie? Şi am avut. Am făcut instruire de luptă aeriană, după metodele noastre româneşti. Zburam cu un avion de fabricaţie italiană – Nardi, aerodinamic, era, pe atunci, foarte modern, avea tren escamotabil, geometria planurilor diferenţială. Un avion foarte sensibil. Era ca un căluţ nărăvaş, trântea la pământ călăreţul nepriceput. Cine reuşea să zboare pe acest avion, putea zbura pe orice tip.

— Nostalgice timpuri.

— Da. Le privesc însă lucid.

Tăcu, apoi continuă firul retrospectiv.

— Elevii, în pregătire, făceau aviaţie. Azi se fac prea multe, de parcă zborul ar fi ceva colateral. Se respecta personalitatea elevului, poate pentru că se zbura din pasiune. Azi zborul este o parte mult prea restrânsă din pregătirea unui viitor pilot.

— Aţi zburat vreodată împreună? am întrebat privindu-i pe rând, pe fostul pilot de război, Chiru Danie-; leseu, pe Radu Cocoran şi pe Pascal.

Au rămas o clipă smulşi din destăinuirea colonelului Danielescu, apoi Radu Cocoran zise înflăcărându-se:

— În ’74, v-aduceţi aminte? Dumneata, colonele, erai instructor de zbor, Pascal, navigator stagiar, iar eu comandant de navă pe un AN—24.

Toţi trei au început, întrerupându-se, completându-se cu un fel de nerăbdare juvenilă, să aducă noi date amintirii.

îi ascultam. Ochii mei au întâlnit ochii acelei femei frumoase şi triste. Soţia lui Pascal tăcea. Amindouă tăceau. Cineva îmi spusese, tot un aviator, că ori de câte ori se întâlnesc, piloţii discută tot despre aviaţie, chiar şi în prezenţa femeilor lor, de care cei mai mulţi se desprind, ca atraşi de o magică şi uimitoare chemare a zborului. Mi-am dat seama că eu însumi intrasem în acest joc. Să fi fost o stare firească, o atracţie exercitată de nişte legi subterane, ca o influenţă magnetică ce îşi răspândea forţa de acaparare, fără putinţa de a te controla? Erau cele două femei ca o apă calmă, resemnată între albiile sale, care primea fără a voi, sau a încerca împotrivire, alte ape, ori de insele se revărsau mai curând, în tumultul imperios al unui fluviu ce stiăbătea întinderi imense şi cataracte? Ori, ca un lichid uleios, neaderent, lunecau pe lângă viaţa bărbaţilor lor? încă nu mă întrebasem ce s-ar fi întâmplat daca ar fi participat, dacă s-ar fi integrat momentului, orei, timpului, altul, în care bărbaţii lor trăiau. Dar era posibilă această participare, această integrare? Fusese cândva, şi o ruptură definitivă se petrecuse? Continuau totuşi să meargă alături, să trăiască în acecaşi casă, să aibă un spaţiu şi un timp comun. În ce măsură asta însemna durată, trăinicie?

Aş fi vrut să le vorbesc celor două femei despre aceste gânduri. Poate acum ar fi acceptat. Simţeam că un subtil mecanism, un soi de catalizator, poate declanşat chiar de bărbaţi, îmi făcea clipa prielnică. Eram convins însă că momentul odată pierdut nu se va mai repeta. S-ar fi închis în de, în cochilia existenţei lor, construită spirală cu spirală în timp, construcţie impusă din instinct de conservare.

Am renunţat şi m-am auzit întrebându-l pe Chiru

Danielescu:

— Dar frică, ţi-a fost vreodată frică, acolo sus?

— Chiar dacă ti-e frică, nu trebuie să spui.

— E un soi de orgoliu, nu?

— Da, este. Dar să revin. În fracţiunea aceea de secundă când, sus fiind, trebuie să alegi, dintr-o sumedenie de soluţii, una şi numai pe aceea salvatoare, nu trebuie să-ţi fie teamă. De altfel, nici nu-ţi este, atunci. Teama o trăieşti după ce ai depăşit momentul limită. Numai după aceea înţelegi prin ce-ai trecut şi ce putea să ti se întâmple.

Sorbi din paharul înalt câteva picături de vin.

— N-aş putea răspunde. Nu, acum n-aş putea. Trebuie să mă gândesc. Mă întreb însă dacă e o reacţie firească, psihologică, de natură structurală.

— Ce vrei să spui? interveni Pascal.

Şi atunci, Radu Cocoran a pus stăpânire pe noi. Asemeni unui torent de munte. Ca un magician, foarte subtil uneori, ne dezvălui momente din viaţa sa de zburător. Cuvintele sale lăsau o undă de vrajă, incitantă pentru mintea mea avidă să soarbă ca un burete orice element care mi-ar fi deschis o fereastră spre tărâmul pentru care eram acolo.

— Ţi-aduci aminte cursa de Islanda… dar cea de Milano, când… dar de Lyon, Marsilia, când nu se vedea pista…

Zadarnic căutam să canalizez avalanşa retrospectivă. Radu parcă nici nu mă auzea, deşi mă privea tot timpul. Se grizase puţin şi, lepădându-şi parcă ultima mască, se dezvăluia. Era un tip de meridional, foarte volubil, cu un debit verbal uluitor, se încălzea, gesticula. Îl ascultam şi îi admiram dintâi puternici, torsul de luptător, ochii de măslină coaptă, gata să lăcrimeze. Fraza lungă, limpede, era punctată eu expresii franţuzeşti sau latine. Sfârşea câte un lung episod cu o propoziţie (mă întrebam dacă o rostea spontan sau era o reluare) cu efect concluziv, ca de pildă:

— Aviatorul este ca albatrosul lui Baudelaire.

Sau:

— Las un gram de uraniu în acest detaşament, va rodi după ce voi dispărea.

Spre miezul nopţii, soţia lui Radu, acea femeie extraordinar de frumoasă şi de tristă, ca şi soţia ta, dragul meu Pascal (ce puritate răspândea ovalul feţei sale renaseentiste), erau marcate de oboseală. Colonelul Danielescu plecase. Noi doi continuam să-l ascultăm pe Radu Cocoran. Tu oficiai ea un amfitrion desăvârşit prin mulţimea de sticle, de diferite forme şi conţinuturi. Din când în când Radu îşi aducea aminte de prezenţa soţiei şi îi mărturisea iubirea lui constantă, nealterată de-a lungul atâtor ani. Frumoasa făptură încerca să-i tempereze efuziunile. Uşa era deschisă larg spre balconul care domina, de la înălţimea etajului şapte, cartierul cufundat în întuneric, verdeaţă şi somn.

Stăteam pe ochiul de iarbă înconjurat de salcâmi tineri, din spatele hotelului aviatorilor de la aeroportul internaţional „Kogălniceanu”. Deasupra capului meu cerul de stepă dobrogeană se colora de lumina soarelui în coborâre foarte lină spre asfinţit. O pace dulce stăpânea aici. Alunecarea de nuanţe mă învăluia calm. Eram încă nedesprins de seara pe care mi-o reamintisem. De acei aviatori pe care îi cunoscusem printre cei dintâi. Chipul lui Radu Cocoran nu trecuse în ceaţă. Continuam să privesc adâncurile ochilor blânzi, în care văzusem straturi amare. Alerga spre cuvinte ca înspre o salvare. Târziu, înainte de a ne despărţi, îmi mărturisise că era cardiac. Aud şi acum. Ultimele vorbe rostite de femeia aceea extraordinar de frumoasă şi de tristă:

— Când a revenit de la medic (încă nu ştiam ce s-a întâmplat), îmbătrânise cu zece ani.

— M-am tratat şi am continuat să zbor, adăugase Radu Cocoran.

Apoi a accentuat:

— Aviatorul evită viaţa banală, comodă. Ce ştiţi, voi? A zis, privindu-le pe cele două femei. Lăsaţi-ne să zburăm! a exclamat el, cu o deznădejde care se adresa tuturor oprelişti lor.

M-am ridicat din iarbă. Calota cerului se colorase mai

intens. Soarele nu se grăbea să coboare. Mai stăruia zăpuşeala de peste zi. Am pornit spre aleea din faţa hotelului. Aici era umbră şi o boare răcoroasă. Probabil îmi purtam pasul mecanic, pentru că am tresărit când m-am izbit aproape de silueta maiorului Tănăsescu. Era însoţit de un bărbat foarte tânăr, parcă abia ieşit din adolescenţă, a cărui statură şi înfăţişare m-au impresionat.

— Loeotenent-major Tudor Vrancea, s-a prezentat el. Era îmbrăcat civil, într-un pantalon de culoare închisă şi o bluză pastelată discret, cu mâneoi scurte.

I-am strâns mâna cu spontaneitate, neaseunzmdu-mi bucuria pe care încercam să mi-o explic eu însumi. Ne-am privit ca după o despărţire îndelungată. Cred că avea ochii verzi, ori căprui foarte deschis, care împrumutau (ori transmiteau) reflexele bluzei. Nu era înalt, dar distribuirea armonioasă a musculaturii se ghicea lesne sub ţesătura îmbrăcăminţii. Aveam senzaţia că mă găsesc în faţa unui model al bătrânilor sculptori elini.

— E pilot pe MIG—21, spuse maiorul Tănăsescu.

Ştiind fascinaţia, care devenise o componentă a trăirilor lui Sorin, declanşată de lumea preocupărilor în care plutea de când îşi adunase şi construise vreo paisprezece machete de diferite tipuri de avioane, îndeosebi de vânătoare, l-am căutat din priviri. Era în apropiere. L-am strigat şi i l-am prezentat lui Tudor’ Vrancea. Auzind că pilotează un MIG—21, ochii lui Sorin s-au dilatat sub năvala unei lumini lăuntrice. N-a rostit un cuvânt. Îl privea pe aviator ca pe un om desprins din cine ştie: ce lumi şi încarnat sub ochii lui.

Seara ne-am întâlnit în restaurant. Tudor Vrancea era cu un grup de bărbaţi foarte tineri. Ne-a chemat la masă, devenită neîncăpătoare, pe mine şi pe Sorin.

— Toţi sunt colegii mei, piloţi pe MIG—21. Tudor l-a luat pe Sorin alături şi au început să dezbată date tehnice despre acest tip de avion. Tudor anihilase anii dintre ei fără efort. Vorbeam şi îi priveam pe aviatori. Erau tineri, ce tineri, gândeam. Înalţi, chiar foarte înalţi, cu siluete şi alcătuire de marmură elină. Aveam senzaţia ciudată a

regresiunii în timp, o regresiune reconfortanta sub un cer albastru de peruzea, cu o lumină materializată în văluri subţiri, într-un cer al lui Phidias şi Praxiteles. Erau frumoşi fără să ştie, cu transparenţe şi tuşe luminoase. Înălţimile la care zboară le-au imprimat îri toată făptura, de bună seamă, asta trebuie să fie, limpezime, un firesc al mişcărilor, o cumpătare gravă, neostentativă, în vorbă şi gândire. Nu mi-am ascuns entuziasmul, au zâmbit firesc, nu *se* considerau oameni extraordinari.

Unul dintre ei, lefootenent-major (de altfel toţi aveau acelaşi grad). Marin Staicu, îmi spuse privindu-l pe Sorin, care purta, se pare, o discuţie în contradictoriu cu Tudor Vrancea:

— Copilăria trebuie trăită la intensitatea ei, oarecum inconştientă. Cred că părinţii nu trebuie să grăbească maturizarea copiilor.

Şi pentru că a tăcut, am zis:

— E un tărâm pe care abundă necunoscutele. Intr-un inumit sens, ai dreptate. Dar părinţii au totuşi un cuvânt esenţial de spus.

— Gândesc, continuă apoi Marin, că nu trebuie desprins copilul din vârsta lui. E o făptură asemenea crenguţei care trăieşte pe tulpină, iar când îi vine vremea se desprinde, găseşte pământul, îşi dezvoltă propria rădăcină.

— E frumos ce spui şi, pe undeva, ai dreptate. Natura are grijă, prin legile ei misterioase, de creanga ta. Dacă înţelegi să substitui părinţii acestor minunate şi teribile legi şi forţe ale naturii, sunt gata să te accept.

Am văzut că aviatorii mă priveau cu curiozitate; nu păreau stânjeniţi de prezenţa mea. Le-am vorbit apoi despre poezie. Ascultau, sorbind din când în când din paharul cu bere proaspătă.

— Ştii că există o poezie a zborului? N-o cunoşti*. Sunt sigur, rosti Tudor Vrancea, întorcându-se spre mine, nedosprinzându-şi însă braţul de pe umerii lui Sorin.

— E firesc să existe, i-am răspuns. Acolo sus, foarte sus, unde zburaţi voi, trebuie să fie fantastic. Recunosc, n-am

trăit-o sau am trăit-o la alt mod. Spune-mi, cum e cerul la 13 000, la 20 000 de metri înălţime?

— E o tăcere desăvâr. Şită. O linişte cosmică. Din când în când se aud sunete ca de orgă. De altfel, când ascult orga la un concert, mă transpun. În timpul şi spaţiul de /bor. Acolo sus, zgomotul motorului nu mai e zgomot. Se metamorfozează, *are* sunete de orgă.

Tudor Vrancea vorbea simplu. I-am surprins un fior. Tăceam. Nu voiam să-l întrerup, chiar dacă gândirea lui era sinuoasă uneori.

Continuă:

— Din cauza costumului nu-ţi poţi permite multe mişcări. Eşti preocupat de ceea ce trebuie să faci. Ai *o* misiune de îndeplinit. Tinzi spre performanţele care se ating la această oră. M'iine vor fi altele. Eu, unul, mă voi strădui continuu. Dar vrei să ştii cum e cerul la foarte mare înălţime. Îţi mărturisesc că o invidiez pe soţia mea care are un simţ al culorilor, o deosebită capacitate de distincţie a nuanţelor. Culorile, nuanţele se metamorfozează în funcţie de realitatea exterioară şi de momentul psihic al pilotului.

Tăcu, apoi reluă:

— Din momentul decolării, în timpul zborului şi până la aterizare s-ar putea scrie o simfonie fantastică. Sunt clipe de agitaţie, de calm, de plăcere, când te simţi împăcat cu pământul şi cerul, când devii asemenea lor. Receptivitatea, desigur, diferă Dar auzi agitaţia alămurilor, viorile, suflătorii.

Reculegându-se:

— Zborul instrumental în nori e foarte greu. La aterizare vin cu o viteză de 320 de kilometri pe oră. O peliculă de apă se aşterne pe parbriz,

— Nu aveţi ştergătoare? întreb.

— Nu, nu sunt ştergătoare…

— De când eşti pilot pe MIG—21?

— Zbor pe supersonice de la douăzeci şi unu de ani.

S-a făcut târziu. Mă despart de ei şi stabilesc cu Tudor să ne revedem a doua zi. Sunt curios cum arată cerul la 20

000 de metri înălţime.

L-am întâlnit. Am străbătut o poiană, cea cu stupii de albine. Mergeam printre salcâmii tineri, un pâlc de salcâmi cu frunza subţire, fremătătoare.

— Ce i-ai povestit lui Sorin aseară, l-am întrebat, de a rî-s atât de copios?

— Nu ţi-a spus? şiTudor a zâmbit adolescentin,

— Nu, iar eu, deşi intenţionam, din cauza treburilor de peste zi, am uitat să-l întreb.

— Ştii, m-am născut într-un sat dobrogean, unde am multe rude. Au mai rămas în sat unii dintre foştii mei colegi, băieţi, fete. Când am devenit pilot pe MIG—21, fireşte, atât eu cât şi ai mei, am trăit o mare bucurie. Se mtimplă ca în misiunile mele să-mi survolez satul de baştină. Uneori, poate ţi se pare caraghios, se trezeşte copilul din mine, de obicei când vin la aterizare, şi atunci vreau să le arăt celor din sat cât de grozav sunt. Cobor cu avionul la mică înălţime. Într-o viteză uluitoare şi cu un zgomot infernal, trec deasupra turlei bisericii, fac nişte.. Chestii" în aer şi plec. Asta s-a întâmplat de câteva ori, până când mi-am petrecut o permisie sau un concediu, nu mai reţin, la părinţi. După-amiază am -plecat în vizită la cunoscuţi. Pe drum l-am întâlnit pe dascălul, meu de română. M-a îmbrăţişat – am fost un elev bun – apoi mi-a spus, printre altele, că zborurile mele deasupra şcolii din sat îl fac să nu-şi poată ţine ora de curs. Toţi elevii «e ridică din bănci, mă urmăresc pe ferestre şi comentează „figurile" zborului meu. Ne-am amuzat amândoi. La despărţire, i-am promis să... evit. Şcoala într-o viitoare vizită aeriană. Am trecut apoi pe la mai mulţi consăteni. Am observat, cu mirare la început, după aceea cu stupoare, cum, la ivirea mea, copiii mici fug, dispar, se ascund şi strigă speriaţi:

— Vine Tudorică! Vine Tudoricăăă!!!

Ce explicaţie crezi că mi-au dat părinţii? De-asta a râs Sorin aseară. Ţâncii sunt îngroziţi de zgomotele deturiâtoare ale avionului când trec peste sat şi fug, se ascund pe sub paturi, pa sub mese, pe sub scaune, închid

uşile,aleargă în poala mamei. Dar, spuse puţin glumind, puţin cu gravitate, părinţii sunt vinovaţi. Când copiii sunt neascultători, ca să-i domolească „nu-i mai sperie cu „Vine Bau-Bau”, ci cu... ştii ce? „Vine Tudorică! Vine Tudorică!” Ei, ce zici de asta? „Vine Tudorică!” Am ajuns spaima’ copiilor...

Ne plimbăm încă, apoi ne aşezăm pe iarbă. Adie o boare plăcută. Cerul e înalt, albastru. Şters. Se aud, când şi când, turboreactoarele. Siluetele avioanelor care vin la aterizare se conturează tot mai dar, până la distincţie. Sunt BAC-uri, TU—154. Vin şi BOEING-uri străine, cu turişti pentru litoral, aşa cum îi aduc şi avioanele noastre.

Am început să ştiu ce echipaje pilotează, după orele şi tipul de avioane. Pe unii îi aştept cu nerăbdare să vină din cursă. Tudor e o prezenţă tonică. Are o minte ageră, ideile se asociază fără efort, declanşate de o remarcă, un cuvânt. Eu ard de nerăbdare să ştiu cum arată cerul la 20 000 de metri altitudine. Dar acum discutăm despre artă.

— Arta mă delectează, spune el, dar nu este o preocupare centrală pentru mine.

— Nu ştiu cum să înţeleg acest verb – „a delecta” – răspund. Cred că arta nu poate fi o preocupare centrală pentru tine. Ai altceva de făcut, adaug.

Apoi:

— Citeşti literatura noastră contemporană? Proză? Poezie?

— Citesc mai mult literatură clasică, română şi străină.

— De ce?

— Nu înţeleg uneori poezia modernă.

— Mă aşteptam la acest răspuns, deşi, îţi spun sincer, aş fi vrut să. Nu-l aud tocmai de la un om ca tine. Eşti prin excelenţă un tip contemporan, prin tot ceea ce faci, un tip foarte la zi, ca să mă exprim mai exact! Aseară îmi vorbeai altfel.

— Trebuie să fiu la zi în profesia mea. Tehnica în aviaţie evoluează uluitor. Ai citit desigur „Şocul viitorului”.

— Da, l-am citit. Dat nu eşti de acord că şi arta trebuie să

evolueze? îţi spun un truism când afirm că arta e participare. Eşti de acord că nu poate stagna, ori, cu atât mai mult, involua?

— Nu sunt de acord cu evoluţia artei la modul „şocului”. Deşi Picasso a fost înţeles încă în timpul vieţii,

— Vezi? Dar Van Gogh?

Tace.

— Arta poate că nu trebuie atât înţeleasă, cât simţită.’ Ea operează în planul emoţiilor.

— Îmi dau scama că arta e sugestie.

O clipă iar trece.

— Poate trăim prea izolaţi aici.

Apoi, într-un fel de salt de gândire, pe care am început să-l anticipez, Tudor spune:

— Un aviator, după mine, e un om i’oarte sensibil. Un aviator care nu ştie să meargă pe bicicletă (să-şi menţină echilibrul, îmi explică el sesizându-mi nedumerirea), căruia nu-i plac florile (a iubi florile înseamnă a avea înclinaţie spre frumos, spre meditaţie) şi nu iubeşte femeia nu e aviator. Toate la un loc dau dovada, în fond, că eşti capabil să fii sensibil la ceva: o fiinţă, un lucru, un fenomen, o stare. Numai aşa poţi iubi avionul.

— Bine, dar cum arată cerul la 20 000 de metri înălţime?

Tudor râde. Smuls din reverie, tresare, mă priveşte şi privirea lui îmi spune că a înţeles că sunt împins ca de un demon de dorinţa de a şti cât mai multe despre el.

— De astă-noapte de când ne-am despărţit, mă tot gândesc cum arată cerul la acest nivel. Credeam că ştiu, dar, când am vrut să-ţi explic, mi-am dat seama că nu sunt în stare.

Apoi, după o pauză:

— E, totuşi, un soi de dramă, e durerea faptului de a nu trăi cromatic, dacă pot să mă exprim astfel. În zborurile noastre eşti lipsit de putinţa de a admira. Trebuie să fii atent să nu se întâmple ceva. Trăieşti într-o concentrare maximă şi totul converge spre îndeplinirea misiunii. Eşti capabil să trăieşti o emoţie estetică, ai facultatea de a

admira. Chiar dacă jos îţi impui să vezi cum arată cerul, sus trebuie să faci altceva. Sub gheşea te năpădeşte transpiraţia şi îţi abureşte vizorul. Degeaba vrei să-l ştergi că nu ai cum. Nu poţi să-ţi scoţi gheşeaua, ai muri pe loc. Şi atunci – îmi dau seama, e pur şi simplu incredibil – limba ţi se lungeşte nefiresc, îţi ştergi sudoarea care ţi se scurge, sărată, în ochi. Da, acolo sus trebuie să faci altceva. Totuşi îţi promit că, la primul zbor. Voi căuta să-mi fixez în memorie culoarea cerului la acea înălţime, zise zâmbind, dar ochii lui păstrau o umbră din încordarea evocată.

După aceea mi-a povestit despre o carte de un autor englez sau american, a trecut la „Moromeţii”, făcând consideraţii cu privire la înclinaţia ţăranului spre meditaţie.

— Orăşanul meditează cu un scop precis, ţăranul, nu!

Mi-a vorbit despre rolul şcolii în formarea gustului estetic al elevilor, a revenit iar la cartea acelui autor englez ori american, remareând că marii politicieni nu acceptau ca un om simplu să facă politică şi că doar apariţia partidelor socialiste, muncitoreşti, a facilitat pătrunderea în viaţa politică a omului simplu.

După un timp, ca pentru sine:

— Anul acesta am pus câteva coroane pe morminte tinere. Încep să ne încolţească întrebările esenţiale. Aviaţia e o meserie unde nu poţi trişa.

S-a înserat şi nu ne-am dat seama. Printre siluetele rămuroase ale salcâmilor se ghiceau luminile de la hotel. Ne-am ridicat şi am pornit tăcuţi. Modelul sculptorului elin păşea lângă mine îngândurat.

— Am avut colegi, excelenţi matematicieni, cu o forţă mare de concentrare. În cabina avionului nu se puteau concentra însă asupra aparatelor. De pildă, în momentul decolării, efortul este maxim. Şi după aceea, avionul trebuie adus jos.

La despărţire mi-a spus:

— E o durere pentru mine că nu ţi-am putut defini ce culoare are cerul, acolo sus.

Aici se termină primele pagini pe care Daniel le-a. Scris

din cartea aceasta, într-un orăşel destul de liniştit de provincie, în primele zile care prevesteau o toamnă lungă, dar înşelătoare.

OMUL DE LA MANŞĂ

Kurt Miiller cercetă cadranul ceasului electronic, apăsând uşor pe buton, în momentul în care avionul companiei româneşti TAROM îşi desprindea roţile de pe pista ultraluminată a aeroportului din Dusseldorf. Era ora 21,55 în seara zilei de 29 iunie 1972. Se aşează comod în fotoliu, controlându-şi centura de siguranţă cu un zâmbet ironic pe buze. Avea nouăsprezece ani şi încheiase cu succes primul an universitar. Mergea spre litoralul Mării Negre, unde, avea să-şi petreacă o vacanţă de două săptămâni. Nu era întâia oară când făcea acest drum, mai fusese şi în vara trecută. Îi plăcuseră staţiunile moderne de la nord de Mangalia, plajele însorite, clădirile zvelte, spaţiile aerate, apa verde-albastră a mării, lumina darnică a cerului, cluburile şi discotecile. Dar mai mult îi plăcuse Maria, o fată înaltă, brunetă, subţire ca o trestie, cu ochi negii. Aştepta să o revadă la Neptun, a doua zi.

Stewardesa repetase pentru a doua oară invitaţia, când observă silueta în fustă albastră şi bluză albă, care îi oferea, pe tava întinsă, băuturi răcoritoare.

— O, scuzaţi-mă, rosti Kurt roşind, n-am observat» Nu, prefer un suc de roşii. Mulţumesc.

Prin ochelarii săi cu rame mari, negre, privi apoi cerul prin hubloul avionului. Îşi alesese acest loc, de unde avea o cuprindere largă a orizontului. Cerul era senin, se zăreau stelele. Se afundă în lectura unui Digest, dar vecinul său din dreapta se miră după câtva timp, când, întâmplător, observă că nicio filă nu fusese întoarsă. Kurt visa probabil la întâlnirea de a doua zi, după un an de zile de corespondenţă.

Nici el, nici Maria şi nimeni din acest avion, nici echipajul, nici stewardesele, nu aveau cum bănui că peste câteva ore viaţa le va fi în pericol, că peste câteva ore soarta le va rezerva o confruntare directă, brutală, cu nefiinţa. *

Câteva rânduri de fotolii mai în spate, o femeie brunetă, cu ochii de culoarea castanei coapte, sprâncene negre arcuite, ten măsliniu, despre care cu greu ai fi putut spune dacă este încă tânără sau nu, dar care îşi păstrase linia frumos conturată a trupului, şedea între doi bărbaţi.

Cel din dreapta, cu o pronunţată calviţie, ten roşu, ochi verzi şi buze subţiri, părea a fi soţul. O privire atentă ar fi observat că ochii femeii, adumbriţi acum, fuseseră cândva vioi, pentru că în ei jucau încă, abia ghicite, lumini care dispăreau apoi. Erau ’ îmbrăcaţi distonant. Femeia purta o fustă sobră, maron închis, şi o bluză de un crem palid. La gât, un lanţ de aur de care atârna o cruciuliţă tot de aur. Bărbatul avea un pantalon gri-mov şi o cămaşă în carouri mari, cu portocaliu.

Niciunul din cei doi nu rostea vreun cuvânt. Bărbatul îşi căută o poziţie comodă, se lăsă pe spătarul fotoliului, pe care îl înclină apăsând butonul din braţul metalic. V

Cele patru motoare ale avionului IL-18 torceau liniştit.

Zborul părea o molcomă plutire în apele albastre-sidefii ale cerului de vară.

Femeia cu vârstă indecisă şi înfăţişare sobră privea fără. Să vadă prin hublou. Acum, când revenea în ţară după o absenţă de patru ani, filmul timpului scurs se derula în momentele sale cheie.

De câte ori, în aceşti ani, nu hotărâse să ceară ambasadei române repatrierea. Dar boala soţului o reţinuse.

Nimeni, aici unde se stabiliseră, nu’ avea răgaz pentru celălalt. Totul se petrecea. Într-un spaţiu închis, de familie.

Ceea ce o tortura era amintirea mamei. Bolnavă fără scăpare, foarte bătrână. Ea singură, dintre toţi fraţii, ştia să o îngrijească, izbutea să-i aline ceasurile de suferinţă, de cădere psihică. O minţise acum patru ani când îi spusese că va reveni peste două săptămâni. Mama însăşi păruse uimită că putea pleca de lângă ea într-o ţară străină, la mari depărtări, unde un ultim telefon n-o putea ajunge. Bătrâna nu rostise însă un cuvânt de protest. Doar privirile

ei erau grele, adinei, şi acolo citise ea, la despărţire, un strigăt, pe care îl auzea şi acum deseori în noapte. Ştia că n-o va mai revedea. Şi plecase.

Elicele celor patru motoare despicau liniştit aerul, noaptea înstelată. În avion era plăcut. Se servise cina. O mare parte dintre pasageri aţipiseră. Lămpile ardeau discret. Copiii, mulţi, foarte mulţi, dormeau. Ursula, o fetiţă de doisprezece ani, şedea cuminte, îşi urcase picioruşele lungi, osoase, pe perna pluşată a fotoliului, având păpuşa în braţe. O păpuşă enormă, cât un copil de doi ani, o. Negresă cu ochi bulbucaţi şi buze răsfrânte, cu zulufi negri, care refuzau să se lase pieptănaţi, cu toată insistenţa Ursulei. Îi murmura cuvinte dojenitoare, cu un accent nordic:

— ’Nu te mai iau cu mine altă dată, dacă refuzi să te lâşi pieptănată. Mai bine te lăsam acasă cu bunica, să stai în pătuc până mă întorc. Dintre toate păpuşile mele, pe tine te-am preferat. Ţi-am luat o grămadă de toalete şi costume de plajă. Uf! Eşti o nesuferită.

Şi Ursula, mestecând gumă, se silea zadarnic să aranjeze zulufii negri, rebeli. Tatăl, un bărbat gras, adormise. Transpiraţia îi şiroia de pe tâmple pe sub gulerul desfăcut al cămăşii. Mama ei, închizând coperţile unei reviste, îi zise:

— Ce? Tu nu dormi? E miezul nopţii, în curând aterizăm şi mâine vei fi obosită. N-am să te iau la plajă.

Sub această ameninţare, fetiţa ascunse pieptenele minuscul, strânse păpuşa la piept şi coborî pleoapele.

Pe unul din locurile din faţă şedea un bărbat tânăr, blond, înalt, purta pantaloni de blue-geans şi o bluză galbenă, cu mânecile scurte. Era singur. Lângă el, o femeie în vârstă, cu părul vopsit discret, răsfoia reviste după reviste, plimbându-şi privirile pe imaginile viu colorate. Din când în când, vâra mâna cu degete când’va frumoase într-o geantă mică de voiaj, de unde scotea bucăţi de ciocolată pe care le ronţăia cu elegantă voluptate. Tânărul răspunsese politicos la întrebările banale puse în engleză (în câte ore aterizăm, la ce altitudine se zboară – informaţii de altfel date la începutul cursei de către stewardesa şefă de cabină), cu

intenţia vădită de a curma orice început de discuţie. Şi. Pentru a sublinia această hotărâre, se întoarse uşor în fotoliu, adâncindu-se în contemplarea cerului nocturn, prin cercul hubloului. Senin, o noapte de vară fără fir de nor. Avionul despica pânzele nevăzute de aer. Zborul era lin, asemeni unei dulci visări ori alunecări în somn. Distingea cu claritate luminile aşezărilor survolate. Unele, dispuse ca nişte constelaţii de forme bizare, altele, o siluetă enormă de robot fără o mână, apoi o stea de mare cu braţe foarte lungi şi foarte subţiri.

Comandantul echipajului IL-18 YR-IMG, Alexandra Scheianu, conducea nava cu măiestria şi siguranţa de totdeauna, care îi aduseseră admiraţia firească a tuturor colegilor, a personalului de bord, a personalului tehnic de la sol şi a conducerii Companiei TAROM. Un om perfect stăpân pe întreaga uzină de la bordul avionului, cu nervi de oţel. Tocmai o rugase pe Magda Palade, şefa de cabină, să-i aducă o ceaşcă de cafea. Îşi consultă acele cronometrului şi le? ise colegilor:

— Peste nouă minute intrăm în spaţiul nostru aerian.

— Exact, confirmă Grigore Stănescu, navigator la bordul aeronavei.

Cerul continua să fie senin, vântul calm. Lumina verzuie din cabină crea o atmosferă relaxantă, scăldând chipurile estompate ale celor cinci aviatori. Nimeni nu bănuia că nu peste mult timp liniştea aceasta, zumzetul spaţiilor nocturne, pe care pasărea gigantă le despica fără efort, vor aduce ca un revers neaşteptat îngrijorare şi tensiune, incordare şi spaimă printre cei 108 oameni de la bordul avionului. Nu bănuiau apropierea clipelor, spre care se îndreptau cu toţii. Nici Ursula, care dormea ţinând strâns în braţele ei firave păpuşa negresă, nici bătrâna care continua să ronţăie bomboane de ciocolată, nici Kurt Muller care îşi imagina diferite ipostaze ale întâlnirii de a doua zi cu Maria.

Cei doi soţi care reveneau în ţara, acum cetăţeni străini, după ce se scurseseră patru ani de la acel voiaj premeditat, aşteptau răstimpul scurt rămas până la aterizare în mod cu

totul diferit.

Bărbatul dormea liniştit. Soţia lui ţinea şi acum în palmele adunate în poala fustei de culoare maron paharul cu suc de portocale, din care, în semiîntunericul avionului, nu se putea spune dacă sorbise ori nu. Privea prin sticla hubloului şi îşi consulta tot mai repetat ceasul brăţară, vădind o nerăbdare accentuată.

Cu atât mai mult nu ştiau copiii ce îi aşteaptă, băieţi şi fete, mulţi, care visau întâlnirea cu marea, care dormeau de câteva ore în braţele mamelor, ori adunaţi în fotolii.

La orele 00,09 ale nopţii de 29/30 iunie 1972 aeronava pilotată de comandantul Alexandru Schcianu intră în spaţiul aerian al R.S.R. La orele 01,01 echipajul avu legătură radio cu organul de dirijare al aeroportului Constanţa-

Kogălniceanu.

YR-IMG – Constanţa. Aprod[1], aici Ion Marin

Gheorghe.

SRE – Ion" Marin Gheorghe, bună seara, continuaţi

IMG – Ne apropiem de Ţăndărei; nivel 3350 în.

SRE – IMG coborâţi la 1500. Pista în serviciu trei-şase.

La ora 01,05, convorbirea între aeronavă şi sol continuă, de fapt nu s-a întrerupt aproape deloc:

SRE – IMG, 40 km faţă de prag, pe cap magnetic 315 ' faţă de aeroport.

IMG – Am înţeles, aprociule, mă apropii de 1500 în.

SRE – Menţineţi 1500 şi mă anunţaţi.

Nava execută manevrele în vederea aterizării. Noaptea e calmă, cerul senin. Pasagerii s-au trezit, şi-au legat centurile de siguranţă, stewardesele sunt la posturile lor. Toţi aşteaptă nerăbdători aterizarea, preocupaţi fiecare de gândurile imediate, până ce se vor vedea în patul cald, curat, primitor.

Ora 01,19.

SRE – MG, sunteţi pe latura mare a turnului, intraţi la virajul 2, la distanţa de 15 km nord-vest.

---

1 Organ de dirijare de la sol.

Ora 01,Îl:

SRE – MG, viraţi dreapta, noul cap compas 250/

IMG – Confirm, dreapta 250.

SRE – MG, capul şi nivelul dumneavoastră?

IMG – Nivelul 1500, cap 245°.

SRE – Păstraţi actualul nivel şi cap.

IMG – Am înţeles.

în momentele premergătoare aterizării, în cabină liniştea este desăvârşită. Numai vocea comandantului se aude, ceilalţi tac şi execută ceea ce acesta hotărăşte. Totul pare a decurge firesc, orice umbră de îndoială nu-şi află raţiune. Acele ceasornicelor se rotesc pe cadrane. În câteva minute colosul de metal argintiu îşi va întinde aripile uriaşe deasupra pistei, în noaptea clară, cu puzderie de stele. Curând pasagerii, ţinând în braţe, ori de mână copiii somnoroşi, vor coborî pe seara avionului. Bătrâna doamnă, îşi va închide geanta plină cu bucăţi de ciocolată fină. Kurt Muller va sări sprinten pe pistă, meşterind, puţin agitat, pasta mentolată.

Dar vocea omului nevăzut din turnul de control rosteşte în clipa în care acele ceasornicelor arătau ora 01.16.

— Coborâţi la 900

IMG – Confirmăm, am părăsit 1500 pentru nivel 900 în..

Ora 01,21:

SRE – MG, la 600 în.

IMG – Confirm, la 600, părăsim nivel 900 în. SRE – Pregătiţi cabina, MG.

IMG – Da, asta facem.

Ora 01,22:

SRE Ion Marin Gheorghe, viraţi stânga, cap compas 020

IMG – Confirm 020°.

Comandantul aeronavei IL-10 YR—IMG, Alexandru Scheianu, fără să întoarcă privirea. Îi dădu ordin mecanicului de bord, Traian Panaileacu, să scoată trenul de aterizare:

— – Trăienică, incalţă-l!

Mecanicul apăsă pe buton şi zise, oarecum mirat:

— Tovarăşe comandant, nu iese jamba stingă!

— Bagă din nou trenul, spuse Alexandru Scheianu, fără ca vocea să trădeze vreo undă de nelinişte.

În această situaţie cu totul neprevăzută, care avea să declanşeze, în lanţ, reacţii psihice de intensitate diferită atât în rândul personalului navigant cât şi al pasagerilor, (cei din urmă care ajung să cunoască dificultăţile dramatice ale aeronavei) viaţa tuturor, fără excepţie, era j comprimată în creierul omului de la manşă. Ordonă mecanicului de bord să repete comenzile de escamotare şi scoatere a trenului de aterizare. Traian Panaitescu execută de câteva ori manevrele, după care rosti îngrijorat:

— «Jamba din stânga tot nu vrea să iasă.

Comandantul aeronavei constată, într-adevăr, după acul indicator şi becurile de semnalizare de la bord că jamba din faţă şi cea a trenului principal drept executau comenzile daţe, dar jamba stingă a trenului principal rămânea escamotată şi zăvorită.

Ora 01,22’, 30”:

IMG – Ion Marin Gheorghe vă informează că nu-i iese jamba stingă. O să încercăm să aterizăm cu avarie, j SRE – Locatorul confirmă.

APP – Şi aprociul.

vi *a, x iwu „*

SRE – Viraj stânga, pentru finală, IMG. IMG – Confirm.

SRE – Sunteţi la 30 km în axul pistei acum. Am informat locatorul şi aprociul că nu vă iese jamba stingă.

IMG – Corect.

Ora 01,24:

SRE – MG, suntem pe ascultare, când iese eu avarie ne anunţaţi.

IMG – Confirm* ne scoateţi de pe direcţia de aterizare şi mai stăm în zonă. Vom face probe de scoaterea jambei.

SRE – Viraţi stânga 10°.

IMG – Confirm, încă 10°.

SRE – MG, distanţă 25 km faţă de prag, în dreapta axului un kilometru şi jumătate.

IMG – Confirm.

SRE – MG, locatorul, vă rog ce autonomie de zbor aveţi?

IMG – Avem petrol pentru aproximativ două ore.

După epuizarea manevrelor suplimentare, concomitent cu manevre bruşte şi violente de pilotaj şi cu acţionarea suplimentară a cablului de comandă, s-a constatat că jamba stingă a trenului principal de aterizare s-a deszăvorât, dar nu a coborât în poziţie normală de aterizare.

Uriaşa pasăre metalică spinteca aerul dimineţii timpurii, scuturându-se din toate încheieturile.

în interiorul avionului apăru anunţul luminos „Nu fumaţi, legaţi-vă centurile-l. La microfon se auzi vocea uneia dintre stewardese, Alina Coman, înştiinţând pasagerii că în zece minute aeronava va ateriza. Începu agitaţia obişnuită. Oamenii se foiau în fotolii, se auzi clinchetul cataramelor metalice care legau centurile. Unii dintre copii, mai somnoroşi, abia treziţi din vis, scânceau. Ursula îşi îmbrăţişă păpuşa:

— Fii cuminte, să nu mă faci de râs. Şi aşa, cu zulufii tăi…

Cei doi soţi se priviră cu oarecare nelinişte.

— Nu cred că vom fi aşteptaţi la aeroport, spuse femeia cu un glas pe care nu şi-l mai recunoscu.

— Nu ştiu, dar n-ar fi rău dacă măcar Matei ne-ar Sntâmpina.

Se aplecă peste silueta soţiei sale şi privi afară.

Cerul sticlea de lumina vie a stelelor. O linişte astrală învăluia aeronava care îi adusese în ţară. Ce realizaseră în cei patru ani? Ce li se întâmplase celei', atunci părăsiţi, care erau copiii lor? Se gândi la Marta. Oare o va recunoaşte? Un fior îl scutură şi prinse cu căldură mâna subţire a femeii de lângă'el care îl privi miratâ.

Avionul executa manevra de coborâre pentru aterizare. Se vedea solul, se distingeau luminile pistei.

— Fetelor! le zise Alina colegelor sale. Ce se întâmplă? în loc să coborâm ne ridicăm iar?

— Poate a ratat aterizarea, spuse Ada.

— Oricine altcineva, dar nu Scheianu, interveni categoric Magda, şefa de cabină.

După o clipă de cumpănă, adăugă:

— Mă duc să-l întreb pe comandant.

Telefonul interior sună prelung. Alexandru Scheianu o chema pe şefa de cabină,

— Avem neplăceri cu trenul de aterizare. Nu iese o jambă. Aveţi grijă, pasagerii să fie bine legaţi, liniştdţi-i. Asiguraţi copiii. Fiţi calme. Nu vă alarmaţi!

Magda şopti „am înţeles11 şi ieşi palidă din cabina echipajului.

’ – Ce e cu tine? Ce se întâmplă? o întrebară neliniştite Alina şi Ada.

Magda le explică, încercând să-şi stăpânească. Teama. N-avea răgaz să se gândească, să se întrebe ce le hărăzeşte soarta dacă trenul nu se va deschide complet. Trebuia să se îngrijească de pasageri, de copii. Le privea pe Alina şi pe Ada. Parcă nu le distingea bine trăsăturile. Observă apoi că Ada îşi frângea mâinile şi că buzele îi tremurau.

- Zise:

— Fetelor, să nu ne pierdem. Pasagerii. Sunt mulţi copii. Fiecare se ocupă de o parte dintre ei. Ştiţi ce aveţi de făcut. La treabă. Şi zâmbiţi, zâmbiţi. Să nu bănuiască nimeni nimic.

Au intrat toate trei în compartimentele pasageriloi’, cu statura foarte dreaptă, silindu-se, forţându-se să zâmbească. Avionul se zguduia, prins parcă între valuri de aer.

Mai multe glasuri le întâmpinară:

— Ce este? De ce nu aterizăm?

— Absolut nimic. Condiţiile meteo nu ne permit.

— Ce condiţii meteo? Pe cerul ăsta senin? se miră Kurt Muler mai mult pentru sine.

— Jos s-a stârnit un vânt puternic. Şi apoi sunt alte avioane înaintea noastră care vin la aterizare. Nu vă neliniştiţi, spuneau stewardesele aplecându-se deasupra pasagerilor, mângâind copiii somnoroşi. Legaţi-vă bine

centurile. Aşa, să fie corect închise.

Treceau de la un rând de fotolii la altul. Curând reuşiră să-i calmeze pe acei pasageri, nu mulţi, care se arătaseră mai agitaţi.

Ora 01,42:

APP – IMG, sunt Constanţa aprod. Tovarăşul inginer, cai’e a sosit, vă roagă să-i spuneţi ce s-a întâmplat.

Comandantul aeronavei YPv-IMG relatează pe scurt.

Ora 01.43:

APP —’ (inginerul Dumitru Sava):

— Tovarăşe Scheianu, v-aţi convins dacă semnalul optic, adică becul, este sau nu normal? Adică dacă instalaţia electrică funcţionează? Becul de semnal optic este bun?

Ora 01,44:

IMG – îndată… este bun, pentru că… da, este bun..: Ce se întâmplă? Dă şi nişte anomalii la escamotare din cauză că intră numai două roţi şi ies numai două; şocurile de zăvorâre sunt foarte violente… Noi sugerăm să trecem la verticală, ca pentru o ratare şi să vă uitaţi de jos la tren. După simptomele de la bord, nu iese jamba stingă.

Ora 01,45:

Inginerul: – Da, voiam să vă propun, acelaşi lucru: să treceţi la vedere, să ne convingem noi despre ce e vorba şi după aceea să luăm o hotărâre.

IMG – Bine, facem viraj dreapta, ne axăm pe pistă şi coborâm la 100 de metri.

Alexandru Scheianu execută virajul. În cabină nu se auzea o vorbă. Doar zumzetul motoarelor; solicitate din plin.

SRE – Aveţi acum în stânga un IL-18 polonez, o să vă apară îndată. Noi îl scoatem din ax ca să puteţi veni. Menţineţi deocamdată 900 de metri.

Ora 01,47:

IMG – Confirm! Menţinem 900. Vedem avionul!

Nu departe se contura. Silueta avionului polonez cu luminile aprinse.

Avionul TAROM coborî apoi la 100 de metri deasupra

solului.

SRE – Sunteţi la 2 kilometri faţă de prag, menţineţi altitudinea şi treceţi la verticala aerodromului.

Ora 01,52:

IMG – Confirm.

Turnul de control de pe aeroportul Constanţa-Kogălniceanu se goli. Rămase doar controlorul de trafic care păstia legătura cu aeronava aflată în dificultate. Pe platformă se aflau inginerul Dumitru Sava, unul dintre cei mai buni tehnicieni ai Companiei TAROM, personal tehnic, comandantul adjunct al aeroportului. În răcoarea dimineţii, adia o briză uşoară. Oamenii erau agitaţi. Trebuia luată o hotărâre. În primul rând aveau să constate dacă, într-adevăr, jamba stângă a trenului principal era blocată sau aparatura de semnalizare de la bordul. Avionului era defectă. În funcţie de constatări, se putea lua o hotărâre. Simplă, în caz că semnalele optice de la bord, erau defecte

— Avionul urma să aterizeze normal, în câteva minute. Dificilă, plină de riscuri şi consecinţe, în ipoteza că jamba stânga era blocată.

— În sfârşit, vom vedea, murmură Dumitru Sava, răspunzând aceleiaşi întrebări obsedante, pe care nimeni nu o formulase cu glas tare. Îşi ridică gulerul hainei, scuturându-se mai mult sub impulsul unui frig interior decât din cauza răcorii dimineţii pretimpurii.

Avionul aflat în dificultate se ivi pe axul pistei cu silueta lui masivă, cu motoarele duduind puternic, la 100 de metri nivel. Zgomotul elicelor prăvăli un val sonor care se sparse de beton şi de pereţii clădirii aerogării. Privirile celor de la sol îl urmăriră de parcă ar fi vrut să zguduie jamba blocată şi să o aducă în poziţie normală.

— Nu, nu iese jamba stângă! strigă inginerul Dumitru Sava.

Se repezispre turnul de control, ureând câte trei-patru trepte. Ajunse g’âfâind, se aplecă deasupra microfonului. Şi zise:

— Am ieşit cu toţii pe pistă, ne-am uitat, roata stângă nu

este scoasă.

Urmă o clipă de tăcere. Nici cei din cabina avionului, nici cei aflaţi în turnul de control nu spuneau o vorbă. Tensiunea creştea.,

Ora 01,53:

Primul glas auzit a fost cel al comandantului aeronavei, Alexandru Scheianu. Vocea lui era calmă, nefiresc de calmă:

— Mai avem gaz pentru aproximativ o oră şi jumătate. Voi lua din nou înălţime. Mai încercăm câteva manevre combinate.

APP – Se acceptă.

în ecranul radarului, controlorul de trafic şi cei ce veniseră între timp de pe pistă urmăriră ţinta luminoasă a avionului IL—18 YR-IMG. Urca, stea inversă, ciudată, înfrângând parcă legile gravitaţiei. Acolo sus, echipajul va lua hotărârea, va găsi soluţia ca aeronava să fie salvată şi odată cu ea vieţile pasagerilor de la bord. În liniştea albastră, indiferentă, a cerului spuzit de astre, în spaţiile despicate, şuierând de urcuşul navei cu motoarele vibrând, răsună până la sol glasul calm al omului de la manşă, Alexandru Scheianu:

— Dacă nu reuşim nici de data asia, va trebui să punem avionul pe burtă.

Era unica şansă. O singură hotărâre. În aviaţie nu există alternative în clipa limită.

Hotărârea comandantului Alexandru Scheianu declanşa o serie de reacţii, de acţiuni, una legată de cealaltă. Zeci de apeluri aveau să fie imediat lansate. Telefoane vor suna prelung, oameni vor fi treziţi din somn, zeci de maşini de salvare şi pompieri, un întreg furnicar va porni din toate părţile, concentrându-şi eforturile, unind voinţi, decizii într-una singură, menită să-i salveze pe cei aflaţi în primejdie. Năzuinţele, aspiraţiile, proiectele care se cereau înfăptuite, hotarul dintre trecut şi prezent pe de o parte şi viitor pe de altă parte, toate treceau prin creierul omului de la manşă. Toate forţele destinelor individuale se concentrau într-un

singur punct, într-un singur fuior pe care îl avea în mână echipajul aeronavei, învestit cu putere de zeu în această clipă.

— Confirm, se auzi vocea de la sol a controlorului de trafic, străbătând spaţiul. Am comunicat la Bucureşti. Aşteptăm decizia. Vă vom înştiinţa unde va avea loc aterizarea de avarie. Aici, pe iarbă, sau la Bucureşti.

— Bine, bine, se auzi răspunsul. Oricum, pregătiţi pista înierbată. Daţi dispoziţii în acest sens.

— S-au dat dispoziţii.

Ora 01,54:

Hotărârea' comandantului de echipaj ca aterizarea forţată să se fa.că având trenul escamotat este irevocabilă. El ştie că altă ieşire din. Acest cumplit impas nu există. Ştie că a înccrcat tot ce este omeneşte posibil, el şi echipajul său, ca să evite o astfel de soluţie, dar toate manevrele au eşuat. Cu toate acestea, înainte de a-şi duce la îndeplinire hotărârea vrea să mai încerce o dată şi încă o dată câteva manevre de scoatere a jambei blocate.

Ora 01,53:

' Avionul zboară cu motoarele în plin. Alexandru Scheianu trage de manşă, nava urcă, altimetrul arată
1 000 metri... I 200... I 500... 2 100 metri. Un viraj, încă unul, se zăresc luminile Constanţei, apoi dispar în noapte. Un nou viraj, se zăresc luminile la Ţăndărei. Traian Panaitescu, mecanicul de la bordul avionului IL—18 YR-IMG, face încercări disperate să scoată complet trenul. Totul e zadarnic. Bubuiturile înfundate care se produc la scoaterea trenului de aterizare scutură din ce în ce mai mult eabin t avionului.

Ora 02,26:

Alexandru Scheianu comunică turnului de control de la aeroportul Constanţa-Kogălniceanu:

— Spuneţi inginerului Sava că am executat o scoatere cu avarie, cu resursă puternică *şi tot n-am reuşit să deblocăm jamba stângă.

Dumitru Sava răspunde din turnul de control:

— Mecanicul de bord să desfacă podeaua, alo! Să desfacă podeaua şi să tragă cu mâna de cablul de avarie. Să tragă cu mâna de el!

— Va desface podeaua, se comunică din avion, dar odată ce a ieşit jamba dreaptă vşi roata de bot, cu avarie, cred că...

— Cablul nu este comun, strigă în microfon Sava, şi se poate să fie puţin mai lung.

Ceasul indică ora două şi douăzeci şi opt de minute. Alexandru Scheianu rămâne la convingerea că defecţiunea tehnică nu poate fi înlăturată.

— Mecanicul trage de cablu cu toată puterea... nu se mişcă...

— Să tragă, stăruie Dumitru Sava, de parcă ar vrea să nu rămâriă niciun dubiu, dacă avionul va trebui să aterizeze pe burtă cu trenul escamotat.

— A tras cât a putut.

Ora 02,31:

— De fapt noi ce aşteptăm? Să hotărască Bucureştiul? strigă iritat Alexandru Scheianu.

Este ora două şi treizeci şi trei de minute. Din turnul de control al aeroportului internaţional Constanţa-Kogălniceanu controlorul de trafic are un tremur în glas când comunică:

— IMG, mergeţi la Băneasa şi încercaţi să aterizaţi acolo, pe iarbă.

— Confirm. Plecăm spre Băneasa. Mai avem trei tone de combustibil.

La sol, din turnul de control, inginerul Dumitru Sava insistă:

— Tovarăşe comandant, dacă puteţi, faceţi nişte „capace”, dar foarte violente şi de scurtă durată.

— Voi încerca şi asta, răspunse Alexandru Scheianu, dar mai aproape de Bucureşti. Iată, adaugă privind aparalura de bord, a început să pilpâie unul din becurile de combustibil.

Era exact ora două şi patruzeci şi unu de minute când de

la sol se auzi pentru ultima oară, în noaptea sticloasă de sfirşit câe iunie, vocea controlorului de trafic;

— MG, poziţia dumneavoastră: travers Cernavodă, travers Ţăndărei, vă rog să menţineţi gismentul zero Urziceni şi să rămâneţi în continuare eu Bucureşti-Control. Sunt Constanţa. Succes!

Comandantul aeronavei IL, —18 YR-IMG privi cadranul ceasului, cu gindurile prinse de momentele grele care îl aşteptau şi spuse sec:

— Mulţumesc.

Dimineaţa timpurie a zilei de 30 iunie 1972. La aeroportul Băpeasa din Bucureşti ceasornicele arată ora două şi douăzeci de minute. Activitatea cotidiană a încetat de mult. Clădirea aerogării este dominată de o linişte desăvârşită. Vântul în adiere slabă. Pădurea foşneşte uşor. În turn ard luminile de control, verzi şi roşii, de la pupitrul de dirijare şi o lampă de birou. Numai ţăcănitul cronometrului se aude. În faţa' pupitrului, pe scaun, o siluetă masivă. Este controlorul de trafic Fane Voicu, un bărbat. Lânăr, înalt, voinic, de o statură atletică. Lumina difuză din turn permite, prin contrast, să se poată distinge afară, pe pistă, luminile de poziţie ale unui avion de şcoală: în stânga planului avionului, roşie, în planul din dreapta verde, în coadă albă. Fane stă cu ochii pe avion. Este un ILM care face ture pe pistă, decolează, execută virajul unu, după care ia înălţime, nivel 400 mfetri, intră pe latura de bază, face virajul doi, intră pe latura mare deasupra pădurii Băneasa, apoi, la aproximativ zece kilometri de şoseaua naţională Bucureşti-Ploieşti, execută virajul trei. Atunci scoate flapsul şi roţile, iar la virajul patru avionul se axează pentru aterizare.

Avionul-şcoală se pregătea pentru decolare „pentru un nou tur de pistă. Se aude vocea pilotului de pe ILM:

— Băneasa turn, sunt ILM, gata pentru decolare.

— ILM, aprob decolarea, răspunse Fane plictisit.

Repeta în noaptea asta. Poate pentru a treizecea oară, sau mai mult, aceleaşi fraze stereotipe, enervante, la intervale scurte, după fiecare tur de pistă, care nu dura

decât patru sau cinci minute.

— Vântul din 0.70°, adaugă a lehamite Fane, cu trei metri pe secundă.

După un minut:

— ILM,. Aţi decolat la minutul doisprezece, urcaţi pe cap de decolare la 400 metri şi mă anunţaţi când atingeţi.

— Confirm, vă anunţ 400 metri pe cap.

Apoi:

— Băneasa TWR, ILM, 400 metri pe cap de decolare.

— Confirm. Menţineţi 400 metri şi mă chemaţi pe latura mare.

— Băneasa TWR, ILM pe latura mare cu 400 metri.

— Chemaţi-mă la virajul trei.

— Confirm.

Din nou:

— Băneasa turn, ILM la virajul trei.

— ILM pregătiţi cabina pentru aterizare. Verificaţi dacă trenul este scos şi zăvoi'ât. Aprob virajul patru, chemaţi-mă pe finală, răspunse Fane, trăgând, la fel de plictisit, din ţigară. Cafeaua se răcise în ceaşca de lut ars.

— ILM pe finală cu pista la vedere.

— Confirm, chemaţi-mă la radiofar.

— ILM la F.S. Cu 210 metri.

— Aprob aterizarea şi decolarea în continuare, vântul din 0.70° cu trei metri pe secundă, mai spuse Fane (pentru a câta oară?) şi se lăsă pe spătarul scaunului, strivind mucul de ţigară în scrumieră.

În această stare leşioasă, călduţă, primi telefonul de la radar Otopeni. Era ora două şi douăzeci de minute.

— Turnule! La Constanţa, în zonă, IMG este în dificultate. Nu scoate trenul. Are nouăzeci şi opt de pasageri de la Diisseldorf şi va ateriza pe burtă la Otopeni. Aterizează şcoala şi eliberează zona.

— Confirm, tresări Fane şi se aplecă spre pupitru cu statura sa masivă de atlet. Voi elibera zona. Ce s-a intâmplat cu IMG?

— Discutăm mai târziu. Adu jos ILM-ul.

— Bine. Îl vom anunţa pe comandantul aeroportului.

Fane şi-a revenit brusc din toropeală. Formă numărul şi spuse cu glas, nu repezit, dar din care se desprindea o nuanţă de îngrijorare:

— Tovarăşe comandant, m-a anunţat radarul Oţopeni că la Constanţa IMG este în dificultate şi va veni să aterizeze cu trenul escamotat la Otopeni.

— Câţi pasageri are? se interesă omul de la capătul firului. Ce rezervă de combustibil şi cine este comandant de bord?

— După cât am reţinut, vreo nouăzeci. Despre rezerva de petrol nu ştiu nimic. Comandant este colonelul Alexandru Scheianu.

— Bine, eliberaţi zona. ILM să vină acasă. Mă anunţi din timp tot ce se întâmplă, să vedem cum îi putem ajuta.

Şi coborî grăbit din pat, îmbrăcându-se din fugă. Ieşi pe uşă pornind spre garaj şi apoi spre Băneasa, cu o viteză cei depăşea toate normele de circulaţie. Răcoarea nopţii pătrundea prin fereastra deschisă larg.

După o oră şi douăzeci şi unu de minute, timp în care încercările de a scoate jamba stângă eşuaseră, fiind în limită de combustibil, Alexandru Scheianu luă hotărârea să execute aterizarea cu trenul escamotat, ca singură soluţie de salvare a avionului şi pasagerilor. În clipa în care aeronava părăsea zona Aeroportului Internaţional Constanţa-Kogălniceanu îndreptându-se spre Bucureşti, comandantul de echipaj o chemă pe Magda Palade.

Magda păşi în cabina piloţilor imediat ce auzi apelul fonic. Faţa ei ovală devenise prelungă. Ochii mari, verzi, parcă se alungiseră spre tâmplele palide. Fardul proaspăt ascundea cu greu trăsăturile accentuate de nelinişte. Simţea că se întâmplă ceva, ceva nemaipomenit, că minutele care urmau o vor solicita, alături de colegele sale, Alina Coman şi Ada Grigore, la maximum. Era hotărâtă să nu cedeze nervilor pe care îi simţea întinşi ca o coardă de vioară.

— Magda, zise comandantul aeronavei, jamba stângă nu

se deschide. Nu se mai poate face nimic. Am plecat spre Băneasa, vom pune avionul pe burtă. Fii calmă. Ştii ce ai de făcut, tu şi celelalte fete. Mutaţi femeile şi copiii din dreptul trapelor. Pasagerii să fie bine legaţi. Căutaţi câţiva bărbaţi energici care să stea în dreptul trapelor şi să le deschidă la timp. Instruiţi-i. Veţi deschide trapele şi uşile la comanda mea. M-ai înţeles? Fiţi calme, trebuie să fiţi calme, vom reuşi, mai adăugă el. Nicio nuanţă de nelinişte nu i se distingea în glas.

Alina şi Ada au întâmpinat-o pe Magda mute. Doar ochii puneau zeci de întrebări. După ce le transmise dispoziţiile date de Scheianu, Magda spuse:

— Iată" ce trebuie să facem. N-avem timp acum de discuţii, nici de văicăreli. Eu voi deschide uşa din spate, tu, Alina, uşa din faţă.

Văzând-o pe Ada foarte palidă, o aşează pe strapontină.

— Vino, Alina, vei veni şi tu, Ada, să pregătim pasagerii. Dar zâmbiţi, zâmbiţi cu gura până la urechi. Să nu intre în panică pasagerii.

Au pornit printre rândurile de fotolii. Magda vorbi în limba germană. Vocea ei suna liniştită, ochii erau luminoşi, surâsul pe buze. Doar unghiile ascuţite îi intraseră în care, strângând pumnii.

— Doamnelor şi domnilor, avem o defecţiune tehnică fără importanţă, dar, se impune, totuşi, să luăm câteva măsuri de siguranţă.

Cţivă dintre pasageri, mai ales femei, vociferară.

— Doamnelor, fiţi calme, nu e nimic grav, vă asigur, avem un echipaj excelent, nimic nu se poate întâmplă. Vă rog, ascultaţi-mă, şi respectaţi întocmai ceea ce vă spun.

Un bărbat blond, înalt, se ridică şi se adresă tuturor, cu ton autoritar:

— Nu trebuie să ne speriem. Să nu îngreunăm munca oamenilor de la bord. Aţi auzit că echipajul este foarte bun.

Şi întorcându-se spre Magda:

— Domnişoară, spuneţi-ne ce avem de făcut. Contaţi pe noi, dacă e nevoie, vă dăm o mână de ajutor.

— Mulţumesc, răspunse Magda, răsuflând uşurată; se gândi că pe acest bărbat îl va aşeza la una din trape.

Către pasageri:

— În primul rând doamnele şi copiii să nu stea la ferestre şi în dreptul trapelor. Perdelele trebuie trase, în aşa fel ca geamul să rămână neacoperit. Scaunele din dreptul trapelor de salvare trebuie rabatate. Centurile să fie bine legate. Nimeni să nu-şi părăsească locul. Repet, nimic grav, sunt doar măsuri de prevedere obişnuite. Vrem numai să, fim pregătiţi, defecţiunea tehnică nu acuză ieşirea pe trape.

împreună cu Ada şi Alina, Magda trecu de la un rând de fotolii la altul şi îndeplini întocmai dispoziţiile comandantului. Apoi, sub un pretext oarecare, îl chemă pe bărbatul acela înalt, blond, care vorbise pasagerilor, şi îi explică situaţia reală. Îl rugă să caute, printre pasageri, încă un om stăpân pe sine şi îi instrui, aşezându-i în dreptul a două trape de salvare.

Nici vorbele rostite cu calm, nici zâmbetul, nici înfăţişarea statuară a stewardeselor nu au fost în stare să menţină calmul tuturor pasagerilor. Copiii se treziseră, pregătiţi pentru aterizare. Cele câteva zeci de minute cât avionul se învârtise deasupra zonei aeroportului de la Constanţa creaseră un început de agitaţie, care se accentua pe măsură ce timpul se scurgea. Cuvintele Magdei, dar mai ales măsurile luate, mutarea pasagerilor, pregătirea trapelor, rabatara scaunelor au fost de natură să pună la încercare nervii mai slabi ai unora. Mulţi erau palizi. Câteva femei au început să plângă.

. Magda asigură toate accesoriile din bufetul avionului, lăzi, conteinere, termose, pentru ca la un eventual şoc să nu se răstoarne peste pasageri.

Lăsându-le pe Ada şi Alina printre pasageri, porni spre cabina echipajului. Abia acum, putând arunca masca de pe faţă şi sprijinindu-se de spătarul scaunului mecanicului de bord, i se adresă lui Alexandru Scheianu:

— Tovarăşe comandant, am luat toate măsurile impuse.

Relată în câteva cuvinte tot ceea ce se făcuse.

Sesizând tremurul din glasul Magdei, Scheianu întoarse uşor privirea spre ea şi vorbi cu stăpânirea-i de sine devenită proverbială:

— Fetiţo dragă, nu te recunosc. Ce se întâmplă cu tine? Vrei să nu te mai iau altă dată în cursă? Vino-ţi în fire! Totul va fi bine.

— Cum va fi? îng'ână Magda.

— Vine aşa, ca o săniuţă pe zăpadă, spuse radiotelegrafistul Costică Rădulescu, prinzându-i mâna strâns, voind parcă să-i insufle linişte şi curaj.

— Costică, dar elicele?

— Or să se facă floare, şi radiotelegrafistul schiţă cu degetele mâinii libere conturul unei ipotetice, dar posibile, forme vegetale.

— Era ceva cu totul necunoscut pentru mine, avea să-i mărturisească mai târziu Magda lui Daniel. Trăiam, evident, spaima de necunoscut (am mulţi vani de zbor, pe toate meridianele lumii), pentru că nu-mi mai fusese dat să trec prin atari clipe. Aveam însă o încredere nelimitată în comandant. Teribilă încredere. Încercam un fel de curiozitate – zâmbeşte, dar aşa a fost – amestecată cu teamă, dar îmi spuneam, şi mie şi fetelor, că dacă este Alexandru la manşă, nu se poate întâmpla nimic ireparabil.

Ca să le liniştesc, făceam bancuri proaste, le ghiceam în palmă (fetelor, aveţi linia vieţii lungă, să ştiţi că scăpăm). În inimile noastre se întâmplă ceva, dar zâmbiţi, zâmbiţi pasagerii să nu observe nimic. Puneţi-vă o mască pe faţă. Şocul psihic l-am trăit după aceea. Atunci am avut atâtea de făcut…

Era ora 02,51'30". Aeronava aflată în dificultate intră în legătură radio cu organul de dirijare APP.Bucureşti:

— Bucureşti aproch, sunt Ion Marin Gheorghe, bună dimineaţa!

— Ion Marin Gheorghe, bună dimineaţa! ÂPP Bucureşti, vă aud bine. Continuaţi.

— Suntem la nivel 1500 spre Urziceni.

— Menţineţi 1500 până la Urziceni. Aveţi datele de

aterizare de la Băneasa?

— Da, am intrat cu TWR Băneasa pe 120,8 şi le-am copiat.

Avionul Îl.

— YR – IMG îşi continua zborul la hotarul acesta dintre zi şi noapte. Cine nu ştia prin ce momente trece şi mai ales ce îl aşteaptă, ar fi crezut că este o navă în zbor normal, undeva spre o ţintă precisă. Luminile ardeau la bord, motoarele băteau în pulsaţiile ritmice cunoscute, palele elicelor se înşurubau în aerul dens şi rece, înaintând firesc.

Ora 02,53’00”.

— Doriţi cumva să treceţi la verticală? se auzi în eter vocea de la sol.

— Nu, nu, nu mai avem timp, s-au aprins becurile… 1000…:

Avionul intra în limită de combustibil.

Ora 02,56’

— Sunteţi la 36 kilometri est de Otopeni, acum treceţi uşor la nord de axul pistei de la Băneasa.

— Confirm.

Ora 02,59/

— Să vă aprindem balizajul de la Otopeni, ca să va puteţi orienta mai bine, Ion Marin Gheorghe;?

— Nu. Nu e nevoie, mulţumim. Suntem… vedem, suntem orientaţi destul de bine. Acum coborâm.

— Bun. Totul e normal. Cei care trebuie să vă asiste la aterizare sunt acolo. Dumneavoastră dacă aveţi ceva deosebit, vă rog să-mi comunicaţi.

Ora 3,00’00”.

— Timpul’este scurt, totuşi, dacă aţi vrea să le comunicaţi să ne facă un balizaj la -locul unde putem lua contact cu pământul şi dacă sunt balizate… balizele acelea, adică obstacolele de pe direcţie.

— Confirm. Voi transmite.

Ora 03,05’.

— Acum aţi trecut la sud de axul pistei de la Otopeni, IMG.

— Confirm.

— IMG, dacă aţi începe virajul uşor mai larg, ieşiţiexact pe direcţia pistei înierbate de la Băneasa, virajul patru.

— Confirm.

Ora 03,06’.

— Puteţi începe coborârea încet către 220 metri, travers de F.S.

— Aprociule, aprobaţi să trecem cu turnul de control.

— Se aprobă. Încă o dată vă reamintesc recomandarea să deschideţi uşile înainte de a lua contact cu solul. Băneasa o să vă acorde asistenţă pe frecvenţa TWR. Succes! La, revedere! mai spuse controlorul de trafic de la sol şi simţi cum gura i se usucă şi broboanele de sudoare i se preling de pe tâmple pe obraji, sub gulerul larg desfăcut al cămăşii.

Cu efort, adăugă:

— Stau tot timpul la ecran şi vă urmăresc zborul.

— Mulţumim foarte mult! se auzi răspunsul din cabina aeronavei.

Turnul de control de la aeroportul Băneasa. Fane Voicu stătea la pupitru, aplecat, cu silueta lui masivă de atlet.

— Turnule, sunt Bebe Staicu, şi recunoscu glasul colegului său. De la Otopeni.

— Fane Voicu.

— IMG vine la voi pe banda înierbată. Luaţi măsuri!

— Cum???

— Asta este ultima dispoziţie. Pregăteşte-te să-l primeşti. Are aproximativ o sută de pasageri la bord şi în curând va fi în limită de combustibil.

— Confirm, spuse Fane cu o voce pe care nu şi-o recunoscu. Voi lua toate măsurile necesai’e.

— Bine. Procedaţi ca la carte.

Era pentru întâia oară de când lucra în aviaţie (făcuse şcoala sportivă, absolvise şcoală militară) şi lui Fane Voicu i se cerea să se descurce – nu oricum – într-o situaţie extraordinară. Pentru o clipă fu copleşit. Simţi că’ se sufocă. Ochii „lui verzi, de adolescent pus pe şotii, sclipiră nefiresc.

Dar îşi reveni. Îi apăru în minte tot ceea ce trebuia să întreprindă într-o situaţie foarte gravă. Îşi reaminti fulgerător tot ce învăţase la cursul de navigaţie aeriană, la CIPA. Îşi aminti aproape frază cu frază vorbele profesorului. Uluitor cum trecuse timpul. Credea, la orele de curs, că totul va rămâne simplă teorie, că viaţa nu-l va pune, atât de direct şi de brutal, – în situaţia de a trăi pe viu asemenea momente.

„Totul, îşi spuse Fane, presupune o înşiruire foarte exactă de acţiuni. Fără suprapuneri şi încurcături, deci foarte precise, şi, mai ales, foarte rapide. Trebuie să anunţ pompierii şi salvarea, organele de pe aeroport, superiorii, absolut pe toţi cei care sunt legaţi, într-un fel sau altul, de acest zbor, de soarta avionului.”

Privi de la înălţimea turnului care domina spaţiul până departe şi constată, neplăcut surprins, că toate luminile din cartierul Băneasa sunt stinse. Văzu că singura zonă luminată era pista, care avea balizele aprinse, roşii şi galbene.

Primul gând fu să aducă la aterizare avionul şcoală.

— ILM, sunt Băneasa turn, va trebui să aterizaţi imediat. IMG în dificultate, vine la Băneasa..

— Confirm. Aterizez imediat. Ce s-a întâmplat cu IMG?

— Nimic grav, vine la Băneasa. Veţi afla după aterizare. Vintul din 70° cu 2 metri. Mă chemaţi pe finală.

Sună pompierii şi salvarea. Apoi apăsă un buton Soneria zbârnâi nervos. Se auzi imediat vocea comandantului adjunct al aeroportului, care era de serviciu în aerogară:

— Ce este?

— Tovarăşe comandant, din dispoziţii superioare, IMG vine la Băneasa. E cazul să urcaţi sus în turn.

— Ce măsuri ai luat?

— I-am informat pe toţi cei ce trebuie înştiinţaţi, în asemenea situaţie. Vin pompierii şi salvările.

— Dacă eu vin sus, treaba pe aeroport cine-o face?

— Aveţi dreptate. Ne vom descurca, răspunse Fane, puţin stânjenit.

— Desigur că va ateriza pe iarbă, însă iarba nu este balizată şi trebuie să facem un teu de foc, de benzină. Cred că nu e cazul să-ţi amintesc, trebuie să ştii fiecare obstacol din zonă şi, de asemenea, ce se află la nord.

— Cunosc. La nord este o linie de AN-uri, vreo douăzeci de avioane, care sunt alimentate.

— Când IMG va fi pe latura mare, te rog să aprinzi şi să stingi lumina în turn, ca să apreciez momentul când voi da foc la benzină. Voi avea grijă de pompieri, salvări şi de toate celelalte. Fiţi atenţi cui răspundeţi la telefoane, în clipa în care intraţi în legătură cu avionul, vă rog să fiţi calmi, absolut calmi „ca şi când nimic nu s-ar fi întimplat. Ia legătura cu sectorul auto să trimită câteva maşini, să lumineze cu farurile obstacolul de pe marginea pistei.

— Confirm. Vom face tot ce trebuie.

— Dintr-o clipă într-alta şefii vor fi sus. Fiţi bărbaţi!

Noroc!

Fane simţi cum vocea hotărâtă a comandantului adjunct îl liniştise oarecum. Privireajui de adolescent, contrastantă cu statura atletică, se pierduse. Clipa îl maturizase.

— În noaptea aceea, avea să spună Fane mai târziu, mi-au ieşit primele fire albe la timple.

în fracţiuni de secundă Fane reconstitui mental schema aeroportului. Şoseaua Bucureşti—Ploieşti, pista betonată, pista înierbată cuprinsă între SMKP – staţia meteo şi cabina ILS pe de o parte şi avioanele AN—24,alimentate cu benzină (Doamne, ce nenorocire s-ar putea întimpla, dacă, prin absurd, IMG ar intra în aceste avioane, ce explozie şi incendiu fantastic! — să fiu atent, aterrt cum îl dirijez) pe de altă parte, apoi, puţin dincolo de capătul pistei înierbate, clădirile acelea. Pista înierbată, paralelă cu aceea de beton, are o lăţime de 100 metri. Trebuie să-l aduc exact, să nu intre nici în AN-uri, nici în cabinele

SMKP sau ILS.

\,

Banda înierbată era scurtă, de nouă sute de metri şi înconjurată, de tot felul de obstacole, care. Nu se

distingeau din cauza întunericului. Telefoanele zbârniiau fără întrerupere. Paul, colegul lui Fane, de serviciu în noaptea asui, de-abia făcea faţă. Se auzeau sirenele pompierilor şi salvărilor, iniţial pornite spre Otopeni. Maşinile intrau pe aeroport cu farurile lungi măturind întunericul. Sirenele urlau. Platforma din faţa aerogării devenise neîncăpătoare. Parcă toate maşinile de pompieri şi salvare din Bucureşti fuseseră aduse aici. Ordine şi dispoziţii se succedau la sol, cu voce mai calmă, ori mai răstită, furnicarul de maşini şi oameni se precipita, pentru ca, în scurt timp, agitaţia să se domolească, fiecare oeupindu-şi postul sau, ştiind când şi cum avea să intervină, în caz că avionul care trebuia să apară, clintr-o clipă în alta, va avea nevoie de asistentă.

Seara aceea liniştită, din ajun, prima parte îi nopţii, monotonă, de rutină – cine ar fi bănuit? — făcuse loc unei agitaţii nemaicunoscute, unei dislocări de autovehicule şi oameni, eu zgomote, vociferări, lumini, tablouri care se suprapuneau ca să se ordoneze şi să se alcătuiască apoi într-un singur flux de energie, având o unică menire: salvarea avionului, salvarea pasagerilor. Şi a echipajului, fără victime ori. Dacă nu se putea altfel, cu victime cât mai puţine.

Fane consultă harta aeroportului pentru a-’şi reamihti şi a verifica încă o dată obstacolele din calea avionului, amplasarea. Şi înălţimea lor. Când parcă nu se mai aştepta, se auzi chemat prin radio de aeronava aflată în dificultate. Răsună calm glasul pilotului.

— Băneasa turn, bună dimineaţa, sunt IMG. La verticala Ţăndărei. Vă rog un buletin meteo din Băneasa.

Cu voce tremurată, încercând totuşi să. Şi-o stăpânească. Fane răspunse:

— Bună dimineaţa. Ion Marin Gheorghe, sunt Băneasa turn. Vântul 70” cu 2 metri. Vizibilitatea peste 10 kilometri, plafon I 500 metri, temperatura 15°.

— Confirm elementele meteo. Vom veni pe pista zeroşapte, pe iarbă, la nord de dumneavoastră.

— Confirm. La noi totul este pregătit. Sunt sigur că veţi reuşi. Vă rog să rămâneţi în legătură radio cu mine. Vă voi chema pentru alte indicaţii şi dispoziţii.

Fane era uimit de calmul pilotului. Atât de liniştită şi nealterată îi era vocea, de parcă ar fi avut de făcut o treabă de rutină. Încerca să-şi imagineze ce se petrecea în avion. La un moment dat nu avu în faţa ochilor decât o explozie gigantică.

Telefoanele sunau întruna în turnul de control. Gândurâle nu l-au dominat decât câţeva secunde. O clipă îşi închipui că propriul lui copil, care nu avea decât trei ani, ar fi putut fi în avion.

Pe platformă, jos, era o forfotă tăcută. Fiecare ştia ce are de făcut. În turn, încăperea devenise între timp neîncăpătoare Urcaseră aici comandantul Companiei TAROM, pilotul şef al TAROMului, inginerul şef şi mulţi alţii. Fane îi informă despre măsurile pe care le luase, despre ce avea de gând să facă. Procedase corect.

Inginerul şef transmise prin Fane câteva indicaţii tehnice avionului. Reluând legătura radio cu cabina aeronavei, vocea lui Fane Voicu sună limpede, hotărâtă:

— IMG, întrucât în Băneasa toate luminile sunt stinse, mai puţin balizajul pistei, v-aş ruga să treceţi la verticala pistei pentru recunoaşterea terenului. Vă vom aprinde un teu de benzină pe care trebuie neapărat să-l vedeţi şi pe care vă rog să-l lăsaţi în stânga dumneavoastră.

— Mai avem foarte puţin cumbustibil, s-au aprins şi becurile roşii.

— Confirm. În acest caz veţi intra pe latura mare pentru pista în serviciu zero-şapte. Când veţi fi la verticala pădurii Băneasa, vom aprinde teul luminos.

— – De acord.

Radarul de la Otopeni anunţă că aeronava mai avea patruzeci de kilometri până la Băneasa. Secundele păreau ani. În turnul de control toţi aşteptau cu răsuflarea reţinută. Nu se auzea niciun fel de sunet. Timpul se oprise în loc, îngheţase, bloc inform care strivea totul de jur împrejur.

Fane se uită pe platformă. Toate echipajele stăteau lângă maşini. Din mişcările şi gesturile estompate înţelese că discutau, comentau. Îşi îndreptă privirea în direcţia din care bănuia că va apărea avionul. Întunericul nopţii parcă se mai risipise. Stelele sclipeau reci. Tteveni nerăbdător. Aştepta să se contureze silueta aeronavei. Se gândea la pasageri, la echipaj, la tot ce s-ar putea întâmplă dacă aterizarea de avarie nu ar reuşi, îl văzuse pe comandat, pe Alexandru Scheianu, ştia ce lucruri deosebite realizase. Auzise că este un aviator „bătrân" care zburase milioane de kilometri şi care străbătuse lumea pe toate meridianele şi paralelele. Îşi aminti cât de mult dorise şi el să zboare, dar sănătatea nu îi îngăduise. Poate de aceea cei care zburau i se păreau aidoma zeilor. Mai târziu, după ce lucrase ani de zile în turnul de control, învăţase că soarta celor de sus era legată şi de ceea ca făceau ei, controlorii de trafic. Se mai gândi că în tot ce va spune în minutele care urmau – O, Doamne, de ce nu mai apărea odată avionul! — va trebui să fie ferm, dar, fără greş, fără echivoc.

Pe aeroport, din nou forfotă. Maşinile de pompieri porniră motoarele şi se aliniară cu farurile aprinse de-a lungul pistei înierbate. Unele, la indicaţia comandantului aeroportului, care dirija prin radio din automobilul portocaliu de serviciu, se opriră în apropierea locului unde se presupuneacă va ateriza avionul cu cele şaizeci de tone ale sale. În caz că izbucnea un incendiu la bord, să poată interveni imediat.

Fane zări farurile 'maşinilor dincolo de pista betonată. Siluetele oamenilor nu se mai vedeau. Erau la o jumătate de kilometru depărtare de turnul de control. Bănui însă agitaţia. Maşinile păreau încremenite.

Gândurile se succedau cu o viteză fantastică, se strecurau ca nişte fire subţiri, dispăreau. Nu putea să ie reţină decât periferic, pentru că cele douăzeci şi unu de telefoane din turn. Sunau aproape fără contenire, iar el şi colegul său de-abia puteau răspunde. Sunau oameni legaţi de aviaţie, care se interesau de soarta avionului, dar erau şi apeluri ministeriale.

Din clipă în clipă, avionul trebuia să intre în zona sa de control. Fane ştia că mai erau doar câteva minute până la aterizare. Încercă, fulgerător, să-şi reamintească dacă afăcut tot ce trebuia să facă, dacă a respectat întru totul instrucţiunile care reglementau asemenea situaţii limită, îşi rememora fazele.

în turn. Atmosfera devenise de nesuportat. Toţi aşteptau, stane de piatră, apariţia luminilor avionului. Ochii tuturor priveau acel punct fix.

în această încordare, în această imobilitate, se auzi calm vocea comandantului de echipaj al avionului IL-18 YR-IMG:

— Băneasa turn. Sunt IMG. După informaţiile radar sunt la Afumaţi şi vom intra pe latura mare. Avem 400 de metri înălţime.

— Confirm, răspunse Fane şi simţi în ceafă, în tâmple, răsuflările destinse ale celor din jur. La noi totul este în ordine, când veţi intra pe latura mare, vom aprinde teul luminos. Repet, în tot cartierul luminile sunt stinse din cauza unei defecţiuni electrice, inclusiv pe şoseaua Bucureşti—Ploieşti. Vă rog să luaţi drept prag luminile pragului pistei betonate şi vă reamintesc obstacolele. La 150. Metri lateral dreapta de banda înierbată, o cabină betonată. Între pista betonată şi banda înierbată, staţia meteo cap de pistă. În stânga, o linie de avioane AN-24. Lungimea benzii înierbate – 900 metri, lăţimea – 100 metri. Pe direcţia de atex’izare sunt două coşuri de fabrică: unul de 40 şi celălalt de 50 metri înălţime, eax’o sunt balizate. Unul este la 5 kilometri şi jumătate de pistă, altul la 3 kilometri şi jumătate.

Deodată Fane răcni pur şi simplu:

— Acum vă văd!

Pe albastrul cerului de vară apăruse parca o nouă constelaţie: luminile de poziţie ale avionului şi maiakul, lumina aceea pâlpâitoax-e, roşie montată pe fuselaj,

— Acum vă văd! în câteva secunde vom aprinde teul luminos!

Abia rosti vorbele şi aprinse apoi stinse de câteva ori

lumina în turn, semnalul cuvenit. Încercase, dar nu reuşise, să realizeze legătura radiotelefonică cu comandanţii! aeroportului Băneasa, cax’e se găsea pe banda înierwvtă.

La semnalul dat, o sută de litri de benzină izbucniră în flăcări, care nu se zăriră iniţial, din cauza tăvălugilor de fum negru, dens. În secunda în care distinse şerpii roşii ai flăcărilor zvârcolindu-se, Fane chemă din nou avionul:

— IMG, sunt tux-nul, vedeţi teul luminos?

— – Da, tuinule, vădă luminile de acolo.

— E-n i-egulă şi vă rog să executaţi virajul trei la discreţie. Vă reamintesc ca persoane capabile de acest lucru să se posteze în apropierea uşilor şi trapelor şi să le deschidă înainte ca avionul să pună burta pe pământ.

— Confixm, am luat toate măsurile.

— Înainte de a-l pune jos, tăiaţi motoarele, petrolul, instalaţiile electxice.

— Confirm. La noi totul este bine. Executăm virajul trei.

Comandantul aei’onavei rostise aceste cuvinte de parcă avea să facă o aterizare în cele mai fireşti condiţii. Nici «tresărire în voce care să lase măcar impresia că minutele ce urmau ar fi putut duce la prăbuşirea, la incendierea avionului şi la moartea a peste o’sută de oameni.

— E fantastic omul ăsta! izbucni Fane.

Toţi cei din jur îl priviră uimiţi. Entuziasm şi admiraţie care nu-l reţinură să-şi spună că dacă manevra nu va reuşi, ar fi putut, el, cei din turn şi furnicarul de pe aerodrom, să fie martorii celei mai mari catastrofe aeriene din istoria aviaţiei româneşti. Calculă mental toate ipostazele fatale posibile: dacă punea burta înainte de terenul special amenajat, ar fi aterizat pe şosea; dacă pilotul punea avionul la stânga pistei înierbate, ar ateriza pe avioanele AN-24; dacă punea burta avionului la dreapta benzii înierbate, risca să intre în cabina betonată ILS şi, iar, catastrofa nu putea fi evitată.

Reuşita acestei aterizări forţate depindea numai şi numai de calmul şi măiestria, da, măiestria pilotului.

— Scheianu este un pilot de înaltă clasă, îşi urmă firul

gândului lăuntric controlorul de trafic. Asta îmi dă o încredere grozavă. Sunt convins că va reuşi.

Reluă legătura radio cu’aeronava care se apropia vertiginos.

— IMG, sunteţi la 10 kilometri de prag, dacă este necesar, vă repet informaţiile date. În câteva secunde veţi survola coşurile de fabrică, la care vă rog să fiţi atenţi. Aveţi pista la vedere?

— Nu, nu mai este necesar, vedem pista perfect, o vedem şi pe cea de la Otopeni.

Fane, care primea cu 6 exactitate matematică buletinele meteo, spuse în microfon:

— Vântul se menţine din 70° cu 2 metri pe secundă, temperatura 15°.

Toţi aveau ochii aţintiţi la banda de aterizare. Rămăseseră cu câte o mână ridicată în aer şi uitaţi astfel cu degetele strânse, cu mâna pe fruntea asudată, îndoiţi unul peste umărul celuilalt.

Parcă nemaisuportând tensiunea nervoasă, cineva, a deschis uşa de la balconul turnului de control. Alţii câţiva l-au urmat. Un şuvoi de aer rece şi proaspăt pătrunse în cabină. Involuntar gurile s-au deschis inspirând cu nesaţ.

Mai erau câteva secunde până la aterizarea aeronavei. Cu ochii ficşi aşteptau să-l vadă. Mai întâi se auzi zgomotul motoarelor în liniştea nopţii. Apoi se zăriră luminile. Din tpinul de control, teul luminos se vedea arzând ca o torţă uriaşă, fantastică.

Silueta avionului se contura tot mai dar. Vuietul motoarelor prăvălea stânci de aer paste aerodrom. Înainta cu o viteză uluitoare. „Trebuie să aibă cam 300 de kilometri la oră11, îşi zise Fane.

Deodată, avionul apăru foarte aproape. Se vedeau luminile din cabină. Fane strângea microfonul în mână, cum va spune mai târziu, să iasă apă din el. Fără ca cineva din cabina avionului să-i ceară, reaminti manevrele ce trebuiau să le facă privind motoarele, uşile, trapele, celelalte instalaţii, lucruri pe care piloţii le ştiau foarte bine, de altfel.

Un simţ al datoriei, ori gândul îndreptat spre semenul aflat într-o iminentă primejdie îi descleştaseră gura.

— Când avionul se apropie la trei-patru kilometri, Fane sintetiză. Situaţia amplasării pistei, surescitat la maximum:

— IMG, ILS-ul la dreapta, AN-ul la stânga, lungimea benzii 900 metri, lăţimea 100, motoare, petrol, trape, uşi, vântul din 70° cu 2 metri. Vă doresc noroc!

La ultimele cuvinte aproape urlă.

— Mulţumesc; turnule. Fiţi calmi, răsună vocea lui Alexandru Scheianu. Nu era o dojană. Era poate liniştea omului care trăia acut datele unei tragedii posibile, pe care însă o domina.

În acea clipă, legătura radio între avion şi sol s-a întrerupt şi Fane n-a mai putut răspunde.

Ochii dilataţi ai sutelor de oameni aflaţi la ora 03.09 pe aerodromul Băneasa, în dimineaţa zilei de 30 iunie 1972, au văzut cum luminile de la bordul avionului se sting şi cum aeronava s-a topit în beznă.

Când avionul ajunse deasupra şoselei Bucureşti-Ploieşti, Alexandru Scheianu dădu ordin mecanicului de bord să oprească motoarele. Viteza sa normală, 240 kilometri la oră.

Ada începu să tremure. Îşi frângea mâinile, se uita prin hublou. Îşi dădu seama că zburau deasupra -casei. Sale.

— Doamne, se tângui, ce face Daniela? Doamne, ea nu ştie ce se întâmplă cu mine acum!

Prin interfonie, răsună vocea gravă a radiotelegrafistului Costică Rădulescu:

— Deschideţi uşile şi. Trapele!

Curentul electric la bordul avionului fu întrerupt. Se înlătura astfel o posibilitate de producere a unui incendiu în momentul impactului cu solul. În avion izbucniră ţipete, plânsete.

Magda trase uşa. Chinuindu-se s-o tină întredeschisă, împingea din răsputeri, să nu gliseze şi să se deschidă în întregime. Fileurile de aer şuierau plesnind fuselajul

metalic. Pătrunseră în interiorul avionului. Părul Magdei flutura bezmetic, curenţii de aer îi loveau obrajii.

Un huruit sinistru se auzi în momentul în care uriaşul corp metalic începu să se frece de sol. Aerul sfârtecat şuiera năprasnic. Elicele continuau, în virtutea inerţiei, să se rotească, îndoindu-se. Muşcară pământul, azvârliră bucăţi care pocneau trupul met'alic şi care pătrunseră în avion. Magda îşi simţi gura plină de pământ şi iarbă.

Avionul se târa, împins, tras de o forţă necunoscută parcă. Începu să fumege. Motoarele fumegau.

Unul dintre pasageri strigă înspăimântat:,

— Foc!

Nedespărţindu-se de uşă, Magda răspunse ţipând:

— Nu-i adevărat! Nu părăsiţi locurile!

Extinctoarele se declanşară automat.

Alexandru Scheianu vedea bine focul teului aprins şi balizajul pistei.

La un moment dat, avionul a început să bontizeze din cauza neregularităţilor terenului. Costică Rădulescu, în bezna care domnea, văzu cum comandantul şi copilotul săltau grotesc în centuri, proiectaţi pe parbrizul aeronavei.

Globul de sticlă roşie al lămpii sclipitoare din coadă se făcu ţăndări, împrăştiindu-se în iarbă. '

Elicele lăsau urme adinei şi vârfurile paletelor se indoiră spre interior. Se rupse antena Collins. Flapsul din dreapta rupea din pământ, iar fuselajul enoran lăsa amprente puternice.

Avionul se târî, uriaşă, stranie reptilă oarbă, câteva sute de metri pe pista înierbată, încetinindu-şi treptat viteza. În cele din urmă înţepeni. Alexandru Scheianu, comandantul avionului" IL-18-YR-IMG, deschise geamuL. În secunda următoare, generalul Bădescu, comandantul Departamentului Aviaţiei Civile, îl întrebă cu vocea brăzdată de emoţie:

— Cum e?

— Totul e în ordine, tovarăşe general!

Ieşi din cabină şi coborî, urmat de ceilalţi din echipaj.

Abia atunci văzu zecile de faruri aprinse, forfota de pe aerodrom. Convoiul masiv al maşinilor pornise spre avion, dar fusese oprit în clipa în care s-a constatat că aeronava aterizase fără ca incendiul să fi izbucnit la bord şi fără să. Se producă vreun accident. Un pasager care sărise? din avion în timp ce uriaşul trup metalic se târa pe pământ, veni în goană. O stewardesă îl întrebă:

— De ce ai sărit, omule, şi ţi-ai lăsat soţia în avion?

— Pentru că voiam s-o salvez, răspunse el bâlbâindu-se, tremurând din tot corpul.

Un pompier se apropiase de avion cu toporişca în mâna ridicată şi' întreba derutat, deşi începuse evacuarea pasagerilor:

— I Unde să izbesc, să poată ieşi oamenii?

v

Evacuarea pasagerilor se desfăşura ordonat, sub supravegherea stewardeselor, prin uşi şi trape. Mulţi, strângându-şi în braţe copiii care plângeau, erau mspăimântaţi. Kurt Muler sări degajat din avion, având geanta de voiaj pe umăr. Bătrâna doamnă, care coborise între timp, se afla în mijlocul unui grup de pasageri şi îi încuraja. Cei doi soţi, care părăsiseră ţara cu patru ani în urmă, şedeau strâns îmbrăţişaţi.

Stewardesele au coborât ultimele. Pasagerii fură conduşi la aerogară.

La lumina reflectoarelor, aeronava zăcea ca o balenă bolnavă pe uscat.

întins pe burtă, fără roţi, cu capetele elicelor înfipte în pământ, avionul, fiinţă uriaşă, cu picioarele retezate, privea prin ochii hublourilor speriaţi şi neputincioşi..

Pe aerodrom era o linişte ca de sfârşit de lume. Avionul aterizase. Toţi aşteptau să-l vadă cum arată. Cât de mult se avariase, dacă...

Deodată, toată mulţimea adunată în noapte pe aerodrom zări fuselajul avionului luminat de farurile zecilor de maşini, întors puţin spre stânga faţă de direcţia de aterizare. Fane îşi dădu seama că a reuşit. Se trezi răsuflând din adânc. I se

luase o piatră de pe inimă. Telefoanele sunau prelung. Tuturor le răspundea – deşi nimeni încă nu informase turnul de control – că aeronava aterizase fără dificultăţi. Aşa simţea el, şi intuiţia nu l-a înşelat.

— L-a pus bine! L-a pus bine! Extraordinar i striga cât putea în receptor.

Aprinse lumina în turn. Era scăldat de sudoare. ’Abia acum văzu că stătuse tot timpul în faţa şefilor numai în maiou. Îşi strânseră spontan mâinile, apoi coborâră pe. Pistă.

Se gândi din nou la ceea ce s-ar fi putut întâmplă, dacă una dintre manevre n-ar fi fost executată corect de. Alexandru Scheianu.

Ieşi în balconul turnului. Statura sa de atlet acoperi o parte din ferestre. Distinse cele două autobuze care aduceau pasagerii de la avion la aerogară. De la înălţimea celor patruzeci da metri văzu cât de mulţi copii erau printre pasageri. Se strânseseră unii într-alţii. Din nou îi apăru în faţă imaginea băiatului său.

Unul dintre telefoane suna. Colegul său îl chemă. Fane auzi în receptor o vooe foarte cunoscută:

— Mă, să ştiţi că vioara întâi în afacerea asta a fost Scheianu. Voi aţi fost doar cu ţambalele. Să nu vă intre în cap oă sunteţi deştepţi... Da... Aţi fost grozavi. Vedeţi ce faceţi cu morcovii...

Cel care vorbea era omul care îi învăţase profesiunea asta atât de frumoasă şi de deosebită, care îi învăţase nu numai meserie, ci cum să iubească aviaţia în genere şi să o slujească.

în picioare, cu torsul sculptural şi ochii verzi în care lumina aceea de adolescent pus pe şotii revenise, Fane surâse şi lăsă receptorul în furcă, fără să zică un cuvânL

DIN CAIETUL LUI DANIEL, PRIVIND ACEST EPISOD

Aterizarea avionului a decurs în condiţii excepţionale în privinţa manevrelor de pilotaj şi a măsurilor luate la bordul aeronavei pentru asigurarea securităţii pasagerilor. Contactul cu solul a fost progresiv. Avionul s-a deplasat pe

sol aproximativ 525 de metri, alunecând pe fuzelaj, gondole şi palele deformate ale elicelor, torsionate. Niciunul dintre membrii echipajului nu avusese antei'ior evenimente de zbor.

— După ce aţi aterizat, ce aţi făcut? am întrebat-o pe Magda Palade.

Şedeam amândoi la o masă în restaurantul aerogării Otopeni. Magda sorbi din ceaşca mare de cafea neagră şi zise:

— Îţi reaminteşti că am coborât iiltimele din avion, după ce toţi pasagerii fuseseră evacuaţi. Au sosit două autobuze şi ne-am îmbarcat cu ei, să mergem în sala de aşteptare a aerogării. Ah... da, când coboram, generalul m-a întrebat:

— A fost dură aterizarea?

(— L-a pus Scheianu pe iarbă, i-am răspuns, mai bine decât îl pun alţii normal.

— Straşnic.

— Da. Aşa a fost.

— Şi după aceea?

— Am stat în mijlocul pasagerilor, toate trei, eu, Alina şi Ada. Le vorbeam, îi încurajam, le adusesem apă minerală de la avion. S-au liniştit foarte repede.

După o pauză:

— Am să-ţi vorbesc într-o zi, dacă te interesează, despre psihologia pasagerilor. În situaţii identice, ori similare, reacţionează diferit, nordici, sau sudici, tineri ori în vârstă.

— Da, mă interesează. Şi mai departe?... îmi imaginez că şi voi aveaţi nevoie de un cuvânt de încurajare.

— Da. Dar ce era să facem? Ne obligă meseria. S-au adus bagajele, continuă Magda, s-a hotărât plecarea spre Constanţa cu două AN-uri.

— Pasagerii n-au protestat? Nu erau înspăimântaţi?

— Nu, ţi-am spus că se liniştiseră. Au acceptat toţi, Dacă erau speriaţi, nu acceptau.

— Voi ce-aţi făcut?

— Noi? Ne-am îmbarcat cu ei. Echipajul, fireşte, a rămas la Băneasa. În zbor spre „Kogălniceanu" pasagerii erau

mulţumiţi că nu se aleseseră cu traume. Au avut nu~ xmai cuvinte de laudă pentru Scheianu şi' pentru echipaj.

— Şi în noaptea aceea, la Constanţa?

— Ne-am dus toate trei la cabinetul medical. Ne-au dai un pumn de somnifere şi am dormit. Nimeni n-a intrat la noi, până a doua zi spre prânz, când a năvălit un grup de fete înnodaie. „Fetelor, trăiţi!" în noaptea precedentă nimeni mtdormise la Constanţa. Personalul nostru, vreau să spun. Se uitau tot timpul la noi cum încercam să aterizăm şi cum ratăm.. „Fetelor, aţi scăpat! Ce vă pasă? Aţi avut noroc!" Apoi ne-am întors la Bucureşti, ne-am prezentat la comisia medicală. A urmat examinarea psihotehnică. Fel de fel de teste. Niciuna dintre noi n-a fost găsită cu traume. Am primit zece zile liber, să ne refacem nervii. Acasă la mine, nici bărbatul meu, nici mama nu ştiau nimic. Mama m-a întrebat de ce m-am înapoiat după numai două zile de la „Kogălniceanu". Trebuia să rănriân două săptămâni. L-am chemat pe soţul meu.

— Tu st îi ce s-a întâmplat? l-am întrebat,

— Nu.'

Atunci i-am povestit. După aceea am leşinat,

Magda tăcu, privi peste balustrada restaurantului forfota din aerogară. Am tăcut şi eu. Din când în când auzeam vocea tânără care vestea călătorii să se pregătească pentru zbor, invitându-i la poarta numărul...

— Ştii ce m-a indispus în toată povestea asta? mă întrebă Magda pe neaşteptate.

? i

— Întreg echipajul a fost decorat, avansat. Noi, stewardesele, n-am primit decât mulţumiri, mi se pare,

Se insera. Curtea era plină de trandafiri. De toate culorile. Trandafirii erau pasiunea lui Alexandru Scheianu. El îi aducea din drumurile sale lungi, îi răsădea, îi îngrijea, cu o sfiiciune şi o atenţie care impresionau la acest bărbat bine făcut, eu ochii cenuşii, aparent distant. Pe măsură ce mi se dezvăluia, pe măsură ce reuşeam să comunicăm, substratul sensibil urca la suprafaţă.

Stăteam amândoi pe terasa din curtea plină de trandafiri, în puzderia cromatică. Stăteam amândoi, aici, de câteva ore şi vorbeam. Impropriu zis, pentru că eu îl ascultam tot timpul şi arareori interveneam. Întreaga lui înfăţişare emana căldură lăuntrică. Sufletul însă, părea adumbrit. De situaţiile limită prin care trecuse, de amărăciuni, deziluzii. Vorbea greu despre sine. Părea nu atât obosit sufleteşte, cât dezamăgit. Ce i s-a putut întâmplă acestui om deosebit? Pentru că Alexandru Scheianu este un om ales. Ce a văzut pe unde a zburat? Ce i s-a revelat în momentele de tensiune gravă? Cum s-a întors şi cum a plecat, de sute, de mii de ori? Ce a lăsat în uima lui şi ce a găsit? Ce a vrut să lase şi ce a vrut să găsească? Dar surâsul? (atât de greu surâde). Este indefinibil. Nici reţinut, nici abia schiţat, nici însorit, nici întunecat. Priveam puzderia de trandafiri. Poate de aceea îl asemuiam unui grăunte miraculos, care închide în sine floarea, planta care a vrut să fie, care, poate, a fost, care, repetând ciclurile, revine, dar prea târziu ca să mai fie iar floare, plantă.

Uneori aveam impresia că ar vrea să vorbească, să se destăinuie, dar cuvântul era reţinut de un mecanism implâcabil, de o cenzură interioară, intransigentă. Atunci dispărea licărul de o clipă ivit în pupile.

Vorbeam despre aterizarea forţată de la Băneasa, despre aviaţie, despre lumile zburătorilor, despre bucurii şi necazuri.

— Într-un accident de aviaţie sunt două aspecte directoare: cauza şi cei culpabili. De regulă, vinovat este personalul navigant, echipajul. Satistic, nouăzeci şi nouă la sută din accidente se datoresc oamenilor. Ai greşit, ai murit.

— Dar la Băneasa?

— La Băneasa… A fost un caz oarecum deosebit. Avionul a rămas relativ întreg, echipajul şi pasagerii nevătămaţi.

S-au putut determina, fără echivoc, cauza accidentului şi culpabilii. În aviaţie sunt trei factori care concură la buna desfăşurare a zborului: personalul tehnic de la sol, care

pregăteşte aparatul pentru funcţionare, echipajul şi controlorii de trafic aerian.

Defecţiunea tehnică a fost vizibilă. Vinovat, de data asta, era personalul tehnic de la sol.

— Explicabil, dacă vrei, am zis, ancheta a fost făcută de corpul de ingineri, care, practic, răspundeau de acest accident.

— Da… Cu câteva săptămâni înainte," a fost înlocuit un cablu la sistemul de deschidere a trenului. O combinaţie de întâmplări, poate fatalitatea, a cauzat accidentul. Cablul acesta, prin construcţia avionului, este folosit la scoaterea trenului de aterizare în mod normal, precum şi în mod neprevăzut, cu avarie. Dacă se defectează, nu mai ai ce face. Spre deosebire de celelalte organe vitale ale avionului care sunt dublate, tot prin construcţie. Dacă te lasă Unul, îl poţi folosi pe celălalt.

— N-aţi avut de ales.

— Nu. N-am avut. Aterizarea cu trenul escamotat…

— Pe burtă, cum se zice.

— Da, pe burtă, era singura soluţie. De altfel în aviaţie nu există alternativă.

Alexandru Scheianu tăcu. Părul său, uşor grizonat, străluci în lumina care se aprinse în odaia alăturată.

— Am fost siguri de reuşită, toţi, noi cei din cabină. ’

— Cum aşa?

— Nicidecum sub impulsuri necunoscute. În primul rând, trenul putea fi escamotat, ceea ce permitea aterizarea pe burtă. Apoi am avut vreme frumoasă. În sfârşit, am pornit de la premisa că totul ne va reuşi. Niciodată nu execut o acţiune cu doză de risc, fără a avea o rezervă. Rezerva a fost de natură psihică. Aveam convingerea că vom reuşi, că totul va ieşi bine.

— Ciudat…

— Nu, deloc. Instinctul meu de conservare reacţionează invers. Nu mă sperii în faţa pericolului, ci după ce a trecut, Asta e structura mea genetică. Am ignorat pericolul, am tratat acest zbor ca pe unul obişnuit. Mă preocupa, în mod

deosebit, cu totul altceva. Mă întrebam cum vor reacţiona cei de la sol. Vom fi sau nu găsiţi vinovaţi?

— Aţi făcut tot ce era omeneşte posibil. Aţi stat în aer peste 70 de minute, încercând să scoateţi trenul.

— Nouăzeci de minute. Şi inginerul de la „Kogălnieeanu" s-a străduit să ne fie util, dar în zadar. Ştii ce mi se pare mie ciudat? zise Alexandru Scheianu privindu-mă cu ochii imobili. Nu mi s-a găsit nicio vină.

— În situaţia dată, iartă-mă, dar nu mi se pare curios.

— Mecanicul de bord, Traian Panaitescu, a avut la el o instrucţiune de exploatare a avionului IL—18. În timpul zborului de la Constanţa la Otopeni, am recapitulat cu toţii, capitolul „aterizarea pe burtă". Îl ştiam evident, dar ne-a prins foarte bine. În cinci ori şase secunde, de la trecerea şoselei Bucureşti-Ploieşti, până la aterizare, erau de executat o serie de acţiuni pe care le-am făcut toţi cu meticulozitate.

Pe terasă era plăcut. Siluetele se estompaseră. Trandafirii îşi mărturiseau prezenţa în umbre subţiri, în pale de parfum. Alexandru Scheianu şedea în şezlong. IVIângâia spinarea unui câine splendid, cu păr albăstrui, culcat la picioare.

— ... După ce am decolat de la Dusseldorf, admiram de sus oraşele luminate feeric. Frankfurt, Niiremberg, Linz, Wiena, Budapesta. Datorită experienţei acumulate, zburăm fără eforturi. Avem timp să discutăm, să întindem o masă la bord. Discuţii despre copii, le făurim, de cele mai multe ori, viitorul, în cursă.

Tăcu. Retrăia momentele?

— Ei, restul îl ştii...

— Spune-mi ce nu ştiu.

— În dimineaţa când am aterizat la Băneasa, fata mea avea examen pentru treapta a doua. M-am grăbit să telefonez acasă. Primul gând a fost „ce face Mirela"?

Costică Rădulescu, radiotelegrafistul meu, nu ştiu cum, n-a avut răgaz să sune acasă. După câteva ore soţia lui a auzit că s-a întâmplat ceva cu noi la Băneasa. L-a telefonat

soţiei mele, care, deşi vorbise cu mine la trei dimineaţa, pentru că nu-i pomenisem nimic, a crezut că am plecat ulterior în cursă şi am suferit un accident. Neliniştită, s-a urcat în maşină şi a venit valvârtej la Băneasa. Eram pe pistă. I-am spus totul în câteva fraze. A rămas cu o spaimă imensă de la acel accident de la Cugir. Îţi aminteşti?

— Da.

— Eram la Timişoara şi am plecat la Arad. Trebuia să mă înapoiez seara la Bucureşti şi n-am venit. Nevastă-mea era într-un magazin, la rând. În spatele ei, două femei discutau despre avionul care a căzut...

— Şi a crezut că...

— Da.

A tăcut...

— Mi reia e acasă?

— Nu. A plecat pentru câteva zile la munte, în Bucegi De ce?

— Aşa, am întrebat. Aş fi vrut s-o văd, să stau de vorbă cu ea despre plecări şi despre spaţiile ei albe până revii din cursă.

— Când am coborât din avion, în noaptea aceea, la Băneasa, am văzut că ne oprisem la vreo douăzeci de metri de o movilă de bolovani. Dacă ne loveam, ne făceam ţăndări. De fapt, dimineaţa am văzut. Am fost convins că avionul merge drept pe banda înierbată. Dar gondola roţii defecte a avut o trapă deschisă, care a frânat avionul şi l-a forţat să se deplaseze spre stânga, spre grămada aceea de bolovani.

— Este, totuşi, şi un dram de noroc în toată povestea asta extraordinară, am zis eu.

— Da, este, nu neg.

— Ce s-a întâmplât eu acel IMG? Mai zboară?

— A, asta a fost, poate, cea mai mare satisfacţie a noastră, a echipajului. Avionul a fost reparat. Zborul de încercare, după reparaţii, l-a făcut tot echipajul nostru, întreg personalul de întreţinere de la Băneasa era pe pistă, adunat ca la un spectacol aerian. A fost şi mândria

tehnicienilor. După zborul tehnic, avionul a fost dus la Moscova, pentru revizie. Acum „Ion Marin Gheorghe” zboară, cum se zice, cot la cot cu celelalte avioane IL—18. De câte ori trecem pe lângă el, în zborurile noastre, ne amintim de acea noapte.

Fane Voicu ne-a fost de mare ajutor. Totul a fost pregătit să ne întâmpine. Am aterizat în beznă. Nu ne aşteptam la surprize. Perna de aer a fost foarte puternică. Neavând roţile scoase, primul contact cu solul a fost amortizat tocmai datorită pernei de aer. Aproape nu l-am simţit. De la oprirea motoarelor până la aterizare s-au scurs doar două secunde. Am aterizat în zgomotul motoarelor.

— Ai avut un echipaj excelent.

— Da. Fiecare a fost un element de bază. Nu le ştiu gândurile, dar le ştiu acţiunile, faptele.

Se auzi telefonul sunând prelung. Alexandru Scheianu se ridică şi reveni după câteva minute. Priveam fluturii de noapte care descriau linii geometrice în jurul lampadarului aprins. Intenţionam să-i arăt aceste bizare dansuri, dar am observat că ochii lui căutau în gol. Am tăcut. A vorbit tot el.

— Era un prieten, un aviator pensionar.

După un timp:

— Vezi, când mai aveam cinci ani până la pensie, ziceam că-i aştept nerăbdător să treacă. Acum, e foarte greu de suportat. Din cineva, devii nimeni. Nu, devii cineva; cineva trebuie să meargă după pâine, cineva trebuie să meargă la piaţă, să stea la coadă…

Vorbea cu aceeaşi voce clară, distinctă, egală, nealterata de emoţie. Gustul amar era subteran.

— Pe vremuri, noi cei tineri, atunci, îi aşteptam eu flori pe cei care se pensibnau, când veneau din ultima cursă. Le ofeream o masă, îi făceam să se simtă bine… Azi, îţi iei actele, ai ieşit pe poartă şi ai terminat. Nimeni nu mai are nevoie de tine.

— Iartă-mă, i-am zis, sunteţi în plină vigoare, aveţi o maturitate de gândire dublată de o experienţă vastă, cel puţin unii dintre aviatori, la 50 de ani, când vă pensionaţi.

— Da. Şi ce să facem cu toate astea?

—?!

— Da! Ce să facem?

— De ce nu intraţi în conducerea aviaţiei? Cine poate cunoaşte mai bine modul de organizare şi dirijare a unui sector atât de important, dacă nu aviatorii?

M-a privit ca pe o apariţie de pe alt tărâm şi nu mi-a răspuns.

— Am cunoscut câţiva aviatori tineri, am zis, zboară pe IL-18. Unii mi-au plăcut, alţii nu.

— E un dat fundamental în aviaţie. Tineretul. Dar, rezolvarea îi depăşeşte chiar şi pe aceia care zboară din pasiune.

?

— Mulţi dintre piloţii tineri zboară din secunzie în secunzie.

— Nu înţeleg.

— Sunt piloţi secunzi. Ei, bine, în mod firesc ar trebui să ajungă comandanţi pe tipul de avion pe care zboară. E secund pe IL-18, trece tot secund şi pe Boeing, ori BAC Şi nu e bine. Trebuie să aibă responsabilitatea avionului. Şi asta se obţine numai dacă ajunge comandant. Pe urmă, vezi, parcul de avioane creşte mereu. Un pilot de linie se pregăteşte în şase, şapte ani. Un avion se construieşte în câteva zile, ori săptămâni. Aviaţia se dezvoltă mult mai rapid decât putem pregăti cadrele.

Apoi, după o pauză:

— Desfiinţarea aviaţiei sportive a grevat enorm dezvoltarea aviaţiei civile. Acum, peste ani, o resimţim cu toţii…

Am plecat târziu. Alexandru Scheianu m-a condus până la poartă. A rupt un trandafir – cu câtă gingăşie – mi l-a întins tăcut şi ne-am despărţit. Era trecut de miezul nopţii. Trandafirul acela îl păstrez. El nu are atribute. Este esenţă.

Aici şi-a încheiat Daniel prima parte a însemnărilor despre comandantul aeronavei IL-18 YR—IMG, Alexandru Scheianu.

TEMPLE SUB CERUL AUSTRAL

Sediul companiei aeriene LAR, aflat la parterul aeroportului internaţional Otopeni, era liniştit în după-amiaza de primăvară. În încăperea destul de mică a comandantului, la unul dintre cele două birouri, un bărbat voinic studia planul de zbor. Prin geamurile ferestrelor mari, din spatele său, se zăreau foarte distinct siluetele avioanelor aparţinând companiei, avioane de fabricaţie englezească, BAC. Circulaţia aeriană era redusă, arareori, cerul strălimpede fiind săgetat de păsările metalice, argintii, sub diferite pavilioane, care veneau la aterizare.

— Dacă mai aştepţi cincisprezece minute, aterizează cursa de Paris. Unul din băieţii care vin are maşina aici, la aeroport, şi te duce până acasă.

— Bine, aştept.

Grigore Crivadia împinse planul de zbor. Căută pachetul de ţigări, îşi aprinse una, trase câteva fumuri, plictisit, cu gândurile oriunde altundeva decât aici. Se ridică de la birou, vru să se dezmorţească parcă şi păşi prin odaie. Era prea strimtă, mobila prea înghesuită. Renunţă. Se opri în faţa peretelui dreptunghiular, acoperit în mare parte de harta uriaşă a globului. Îşi purtă privirile pe culorile vii, verzi, castanii, albastre, urmări un timp liniile roşii care uneau oraşe, ţări, continente, trecând peste mări şi oceane, trasee ale zborului, stărui ceva mai mult pe un fir imaginar, se intoarse apoi şi zise cu o nuanţă asp’ a în voce, care nu era a lui:

— Nu, să nu mă întrebi nimic astăzi.

Observând nedumerirea de pe chipul meu – e adevărat, îl urmărisem cu privirea tot timpul – adăugă, străduindu-se să-şi revină:

— Sunt tulburat, încă, sub impresia celor trăite ieri, alaltăieri.

.

— Bine, Grig, s-o lăsăm pe altă dată... Măi avem timp să bem o cafea, sus, la restaurant?

— Nu, vezi bine că nu, cursa de Paris trebuie să

aterizeze. Spuneai că vrei să mergi în oraş, te grăbeai parcă.

— Da, mă grăbesc. Văd că e mai bine să te las singur.

Grigore Crivadia se îndreptă spre peretele de sticlă şi scrută cerul, căutând să descifreze în albastru punctul mişcător al BAC-u. Lui ce trebuia să se ivească.

— Nu eşti dispus astăzi la confesii şi nici eu nu sunt. În stare să te incit.

Grig se întoarse. Statura lui voinică, înaltă, se decupa masiv în conturul ferestrei. Avea ochii albaştri, cândva foarte senini. Trăsăturile blânde ale feţei erau brăzdate de linii. I-am privit chipul răscolit, dar stăpânit, gropiţa din bărbie, părul tuns scurt, perie.

Nu rosti un cuvânt, ne privirăm în tăcere. Telefonul sună. Ridică receptorul, vorbi, îl puse în furcă. Se uită la ceas, din nou la cer, într-o direcţie ştiută.

— Vine. În câteva minute aterizează. Să nu uiţi albumul ăsta cu fotografii. Poţi să-l ţii câteva zile. Hai să-i aşteptăm pe băieţi.

intr-adevăr, sosiră. Erau toţi tineri, gălăgioşi, glumeţi. Bluze le albe şi pantalonii bleumarin le accentuau siluetele zvelte. Una dintre stewardese, brunetă, cu părul scurt, ochii vii, mobili, cu priviri stranii, mi-a reţinut atenţia. Aşa am cunoscut-o pe Voichiţa Zărnescu.

Ne-am înghesuit câţi am putut într-o Dacie I 300. Şi am plecat spre Bucureşti, lăsându-l pe Grig în urma noastră, la intrarea de serviciu a aeroportului, stâlp profilat pe cer, cu spatele masiv spre avioanele de la sol. Omul aessta, nu de mult un pilot de baza în aviaţia noastră, nu mai zbura. Un accident stupid, într-un lift, îl făcuse inapt pentru zbor. Cineva îmi spusese despre Grig că fusese prototipul pilotului de linie.

Comandantul cursei de Paris apăsă pe accelerator dezinvolt. Parcă se întorsese dintr-o plimbare în pădure, ori într-un parc, atât părea de relaxat. Autoturismul ţâşni, luând curba spre drumul care intra în autostrada Ploieşti—Bucureşti. Simţeam că Voichiţa Zărnescu (întâmplător sau

nu, mă aşezasem lângă ea pe bancheta din spate mă cerceta cu ochii ei mari. Înainte de a-i vorbi, mi-am reamintit una dintre frazele lui Grig, din lungile noastre ore de tăifăsuire. Vorbea despre un pilot care spunea că de-abia aşteaptă să iasă la pensie, ca să se odihnească şi să uite de aviaţie: „Pe dracu, te văd eu în baston la Băneasa ori la Otopeni cum ţi se scurg ochii după avioane11.

— Grig era pensionat de boală, dar continua să lucreze la Otopeni, ca planificator de zbor.

— Nu pot să stau acasă, aici văd avioane, le simt mirosul, mă mai urc în de. Le visam în somn de la patru ani. Ce vrei să fac acum?

— Nimic, Grig, nimic altceva decât să vii aici, la Otopeni. Poate piciorul tău îşi va reveni, aminteşte-ţi ce ţi-au spus medicii, şi ai să zbori iar.

Mă privise cu ochii lui albaştri, în care scăpărau r eflexe de oţel şi strigase;

— Am să zbor, auzi? Am să zbor!

Puteam să-i spun, oare, că nu va mai zbura niciodată?

Cu câtva timp în ui'mă şedeam cu Grig la o cafea în restaurantul de la Otopeni. Un răgaz în munca lui, suficient să ne îngăduie o oră de linişte. Jos, în sala de aşteptare, era forfota caracteristică perioadelor aglomerate. Sosise un Boeing 727 al companiei Panam, cu turişti din Statele Unite ale Americii, de origine română, veniţi la rudele din ţară. Asistasem la scene emoţionante. Bărbaţi şi femei, unii foarte în vârstă, reveneau în România după zeci de ani. Îşi anunţaseră sosirea, se vede, căci erau aşteptaţi. Se umpluse sala încăpătoare de la parterul aeroportului. Uşile care despărţeau sala de aşteptare de locul unde se făcea controlul vamal se deschideau întruna. Cei care veniseră în întâmpinarea celor plecaţi peste ocean şi nu îşi regăsiseră rudele se înălţau în vârful picioarelor, cu buchetele de flori în mâinile ridicate. Priveau peste capetele mulţimii, aşteptând să se reverse din încăperea unde era vama oamenii dragi. Unii se întâlnisei'ă şi se îmbrăţişau emoţionaţi, recunoscându-se – după trăsături păstrate în

amintire, maturizate acum, ori sub semnul devastării fizice. Îşi prezentau reciproc copiii, pe care şi unii şi alţii îi aduseseră. Se schimbau fraze de circumstanţă: „nu te-ai schimbat deloc”, „arăţi splendid”, „te-ai mai îngrăşat puţin şi părul ţi-a albit, dar în rest eşti acelaşi...” Deveneau sinceri şi entuziaşti doar când îşi arătau copiii, nepoţii. Lume pestriţă, îmbrăcăminte policromă: blue-geans, haine cadrilate, ochelari de baga, pălării cu boruri enorme, farduri. Hamalii împingeau cărucioarele încărcate cu tot felul de saci, geamantane, cutii, genţi.

După ce grupurile s-au constituit, din cei sosiţi şi cei veniţi în întâmpinare, după ce minutele de efuziune s-au stins, şi mulţimea de bărbaţi, femei, adolescenţi, copii a început să se îndrepte spre ieşire, unde erau parcate autocare elegante şi autoturisme, un bărbat în vârştă, înalt, bine făcut, cu o haină cadrilată şi mustăţi albe răsucite, începu să se agite printre oameni, căutând cu – privire jovială în mulţime. Arăta a fi un fermier american, nu din cale-afară de prosper. Veselia de pe chip şi lumina din privire dispăreau pe măsură ce nu-i afla pe cei care ar fi trebuit să fie aici. În jur zăceau îngrămădite bagaje, pe care nu se îndufa să le părăsească. Văzând că treptattreptat sala imensă se golea, vizibil agitat, începu să strige, într-o românească destul de curată;

— E cineva de la Braşov? E cineva de la Satu Lung?

Nimeni nu-i răspundea, prea puţini îşi opreau o clipă privirea asupra lui. Nimeni nu avea timp pentru acest om, toţi erau bucuroşi, fericiţi.

— E cineva de la Braşov? E cineva de la Satu Lung? continua bătrânul om să strige, din ce în ce mai fără speranţă.

Un angajat al aeroportului îl luă amabil de braţ şi-l îndreptă spre. Biroul de informaţii, de unde apelul fu transmis prin difuzoare.

Nimeni nu sosise de la Braşov, nimeni nu sosise de la Satu Lung să-l întâmpine pe bătrânul fermier american, care, cu ani în urmă, probabil, păscuse vitele pe dealurile

de la Satu Lung, devenit acum oraşul Săcele.

— Hei, oftă Grig, căruia tocmai îi povestisem scena, văd că treaba asta te-a impresionat. Nu-i de mirare. Să-ţi spun şi eu o poveste, care nu-i chiar poveste. Ascultă Mi-amintesc de un zbor la New York. Trei-patru zile în America sunt o experienţă colosală. Întâlneşti o lume diferită, o lume care altfel înţelege viaţa, altfel face grădini, balamale la uşi etc. Dusesem asamblul „Ciocârlia”. Se făcuse o reclamă intensă la TV. Au venit la „Aeroportul Kennedy” mulţi români, fete în costumele noastre naţionale, cu flori şi cutii de bomboane, cu steagui’i, române şi americane. Am fost mişcaţi. Nu ne aşteptam. Şi apoi, într-o ţară străină, atât de îndepărtată şi de mare, să te vezi înconjurat la sosire de oameni care, oricum, sunt sângele tău, e ceva!

într-o seară am fost invitaţi la colonia română. S-a dat o masă opulentă. Am apreciat gestul. Amfitrioana era o olteancă în vârstă de nouăzeci de ani, dar părea de cincizeci.

— Exagerezi, Grig.

— Nu, nu exagerez deloc. După chef, noaptea, ne-a cântat balade şi doine olteneşti. A fost impresionant.

Tăcu. Apoi reluă:

— Ai fost în America?

— Nu. De ce?

— Oricum, ai fost într-o ţară străină unde sunt români?

— Nu, n-am fost, am răspuns puţin stânjenit. Nu te înţeleg.

— Ei. Atunci n-ai de unde şti.

— Ce să ştiu, Grig?

— Să-i vezi pe oamenii ăştia plecaţi de vreme îndelungată, unii de zeci de ani, cum îşi păstrează limba şi obiceiurile. Iar când întâlnesc români din ţară, ce nostalgii! Cum suferă, cumplit suferă de dorul de ţară. Aşa a fost atunci, în America. Ascultau doinele, baladele şi lăcrimau. Era şi.

o fetiţă de cinei-şase ani, Rodica. Vorbea româneşte foarte corect, Fără accent străin. Printre ei am cunoscut, în

seara de care îţi vorbesc, un fost pilot. Îl chema Decebal.

— E ciudat cum îşi păstrează numele româneşti.

— Nu, nu-i ciudat deloc. Mie, dimpotrivă, mi se pare foarte firesc.

— Poate.

— Nu poate. Aşa el

— Ce-ai vrut să spui despre acel Decebal? De ce nu mai zbura?

— Fusese rănit grav în timpul războiului din Coreea.

Grig tăcu. O undă îi întunecă privirea şi îi înăspri trăsăturile. Şt. Iam ce gândeşte. Îşi reveni singur.

— În fine, altceva voiam să-ţi spun. În altă zi am fost invitaţi într-o familie de români emigraţi. La un moment dat, un tânăr se apropie de mine şi îmi zise: „poţi să rămâi aici, dacă vrei.” „Cum să rămân?” l-am întrebat. „Aici, în America.” N-am mai ajuns să-i răspund, pentru că o femeie, care şedea în apropiere şi auzise, de buna seamă, misteriosul nostru dialog, a intervenit foarte energic: „Unde vrei să rămână aici? Să spele vase şase ani ca tine? Acum eşti decorator… dar uită-te la palmele tale!” Vorbise direct.

Mi-a plăcut. A fost O.K.

Priveam sala de aşteptare a aerogării de sus, de la restaurant. Fermierul american dispăruse. Mă întrebam ce s-a întâmplat cu el, dacă, în cele din urmă, se regăsise cu oamenii dragi lui, de aici. Poate întârziaseră. Încercam un simţământ de compasiune. Scrisoarea lui nu ajunsese la timp, ori nu mai avea cine s-o primească?

Forfota se destrămase. Era traficul curent, normal, de fiecare zi. Avioane soseau şi plecau. Zgomotul lor răzbătea puternic prin pereţii de sticlă. Pasagerii erau anunţaţi din când în când să se pregătească de zbor. O voce clară de femeie vestea cursele: „Cursa de Roma a aterizat… cursa de Paris… de Istambul… cursa de Frankfurt… a aterizat… a aterizat.”

— Bună ziua! se auzi un glas ca de cristal

Am tresărit amândoi, şi eu şi Grig.

Se apropiase de masa noastră, fără să o simţim, Voichiţa

Zărnescu.

— Mă suportaţi câteva minute? Astăzi nu zbor, am avut zi liberă, spuse din nu ştiu ce dorinţă de justificare. Vin de la o şedinţă de U.T.C.

Ne-am ridicat, i-am oferit loc. S-a aşezat, suficient de dezinvoltă, ca să nu-şi trădeze emoţia. De ce?

Grig privi ceasul brăţară, exclamă ceva, stinse ţigara în scrumieră şi zise:

— Am să revin peste o oră, dacă vă mai găsesc aici. Te las pe mâini bune, adăugă puţin ironic, fără să-mi dau seama dacă mi se adresase mie sau Voichiţei.

Se îndepăi'tă grăbit, coborând scările în spirală. L-am zărit apoi strecurându-şi silueta atletică printre pasagerii din sala de aşteptare şi dispărând în unghiul care ducea spre birourile companiilor TAROM şi LAR.

— Fumezi?

Voichiţa îmi întinse un pachet de Kent, pe care atunci îl desfăcuse.

Ne-am privit deschis. Ce ochi frumoşi are, gândeam. Şi ştie, şi nu simulează că nu ştie. Dar pare pură, directă, camaradă.

— Am auzit că scrii o carte despre noi.

— Da, vreau să scriu. De-asta ai venit la masa noastră? Ai aflat că sunt aici?

— Nu e un secret pentru nimeni. Te cunosc mai mulţi de la noi decât îţi închipui.

— Nu mi-ai răspuns. Fiindcă ştii că vreau să scriu o carte despre voi ai venit aici?

— Totdeauna eşti aşa de… direct?

— De obicei.

— Să ştii că nu reuşeşti să mă inhibi.

— Nici nu vreau.

— Atunci?

— Atunci…

Am izbucnit amândoi în risL Un grup de turişti, nordici probabil, de la o masă alăturată ne priveau miraţi. Nu ne păsa. Am cerut două cafele.

— Spune-mi ceva despre tine, am zis.
— Ce vrei să ştii?
— Orice.
— Orice? Nu.
— Într-un fel, orice. Despre viaţa ta de stewardesă, mai întâi. Aşa, cum îţi curg ideile. Sper că nu te-ai pregătii după ultima cursă.
— Iar începi? Ţi-am spus că nu reuşeşti…
— Bine, bine. Te ascult.
— Ştii, mi se pare ciudat că un poet… cum de te-ai hotărât să scrii despre noi? Trebuie să-ţi spun…
.
— Ce naiba, n-oţi fi crezând că am să scriu o carte în câteva zile… Nu mai rămâne decât să mă întrebi şi tu dacă am citit „Aeroportul”.
— Trebuie să recunoşti că e o carte formidabilă.
— Da, recunosc. Nu visez să scriu o carte cum s-a mai scris. De altfel, noi trăim aici, în România.
— Fireşte, sunt alte probleme.
— Am început să le cunosc. Voi merge până la capăt, chiar dacă acest paradis se va destrăma, ca orice paradis e adevărat.
— Paradis?
— Sper că mă înţelegi exact. Rămâne însă esenţa, asta doresc. Sunt piloţi de linie, câţiva, care ştiu ce vor şi nu se tem nici de furtuni, nici de dificultăţi tehnice, acolo sus, nici de grade, aici jos.
— Încă n-ai aflat că aviaţia noastră este printre cele mai bine cotate la nivel mondial?
— Închipuie-ţi că da.
— Atunci e O. K.
Voichiţa sorbi ultima picătură de cafea din ceaşcă şi îmi împinse, zâmbind, pachetul de Kent:
— Hai să facem pace.
— Depinde ce clauze cuprinde tratatul pe care mi-l propui.
Râse.

— Nu vrei să bem ceva în cinstea cărţii pe care o scrii?

— Nu. Altă dată. Reţin invitaţia.

— Bine. Am s-o reînnoiesc, într-un moment mai propice. Astăzi ţi-ai arătat colţii.'

Am râs amândoi.

— Totuşi, am reluat, nu vrei, să-mi povesteşti nimic despre tine? îmi închipui că pentru asta ai venit aici.

— Să zicem. Trebuie să recunoşti că nu prea mi-ai creat atmosfera necesară, dar pot să trec peste asta, dacă vrei.

— Vreau. Spune-mi, de pildă, ţi-ai înşelat vreodată bărbatul?

Fără să pară contrariată:

— Prietenia şi respectul pentru soţul meu mă opresc de ia relaţii, cum se numesc, extraconjugale.

— Mai stupid nici nu puteai să-mi răspunzi. Sunt sătul de standarde lexicale.

— Dacă nu încetezi, mă ridic şi te las.

„Ce dracu am astăzi? gândii. Să mă fi răscolit atât bătrânul fermier american? Ori drama pe care o trăieşte continuu Grig, în neputinţa lui de a zbura? Episodul scurt, relatat sec, despre pilotul american accidentat grav în Coreea, îi răvăşise liniile feţei, şi îi înăsprise privirea. Nu, Grig nu putea să uite".

— Unde eşti? mă întrebă Voichiţa.

I-am răspuns. I-am vorbit şi despre americanii sosiţi în dimineaţa aceea.

După un timp, în care niciunul n-am scos o vorbă:

— Ştii că Grig e primul pilot român care a aterizat în Australia?

— Am aflat, dar nu de la el.

— E un om extraordinar.

Diavolul din mine, ori altă forţă, m-a determinat s-o întreb brutal:

— Spune-mi, te rog, de ce Grig fumează Amiral şi nu Kent?

Voichiţa mă învălui în undele ochilor ei nespus de frumoşi.

— Ce bărbat subtil, răspunse ironic. Apoi, grav. Ai dreptate. Poate la asta ar trebui să se gândească piloţii. Şi fetele de la LAR.

— Tu, nu? N-ai zburat niciodată cu el? Ce importanţă are că eşti la TAROM?

— Nu, n-am zburat. Hai să-ţi vorbesc despre mine, şopti. Mai eşti dispus să mă asculţi?

…După-amiază, Daniel, răsfoind nervos zecile de file care se adunaseră pe masa de lucru, nota pe marginea unei hârtii pe care aşternuse crâmpeie din ceea ce îi povestise, dimineaţa, Voichiţa: „de revăzut, în vederea unei posibile utilizări în economia cărţii”.

Iată aceste fraze, aşa cum fuseseră rostite de Voichiţa. Fără niciun fel de comentariu. Din loc în loc, câte un cuvânt subliniat!

„Când n-ai încredere în omul de la manşă te cuprinde teama… Sentimentul acesta este însă extrem de complex. Şi în funcţie de date imprevizibile. Cred că este una din reminiscenţele ancestrale, care stau ascunse şi te încolţesc când nu te aştepţi. Uneori reuşeşti să te domini. Îţi vine în ajutor încrederea, de care îţi vorbeam, în omul de la manşă. Mă întorceam odată cu un BAC din străinătate, la „Kogălniceanu”. Trebuia să plecăm apoi la Bucureşti. Sistemul de presurizare la un motor era defect. (îmi spusese mecanicul de la sol). Totuşi s-a zburat până la Otopeni. Avionul fusese dat indisponibil de la Ziirich. Soţul meu a fost mecanic de bord, m-a iniţiat, cunosc în linii mari elementele. Tot ce mi se pare suspect, îmi dă o stare de nesiguranţă. Am zburat sub 3 000 de metri. Aveam încredere în omul de la manşă, dar nu-mi puteam învinge o stare de nelinişte. Încercam să nu mă gândesc la nimic, mă uitam pe fereastră, curtam.”

„Pe un Tu-154. Cursa Paris—Otopeni. Mecanicul de bord ne-a anunţat că s-a aprins un bec de alarmă la bordul avionului şi nu se ştia cauza. Aveam însă mare încredere în mecanic şi în pilot. Foarte mult contează să ai încredere în cei din faţă.”

„Şi totuşi e frumos. N-aş renunţa. Teama e de moment. Ştii sigur că dacă ai ajuns jos, pleci din nou. Nu mi-am spus niciodată că nu mă mai urc în avion.”

„Sunt mai multe accidente de automobil, decât de avion. Turbulenţele ne amuză.”

„Am ajuns să cunosc psihologia pasagerului din clipa în care se urcă în avion. Ştiu cui îi e teamă şi cui nu.”

„Veneam de la New York la Amsterdam. La un moment dat podeaua avionului a început să aibă o trepidaţie anormală. La bordul avionului erau doi mecanici. Amândoi căutau febril să determine cauza acestei trepidaţii. Unu!

din ei este foarte cumpătat, nu bea, nu fumează. Când mi-a cerut de băut şi, mai târziu, o ţigară, m-am neliniştit... La cabina din spate uşa prinsese o bucată de cauciuc... Când mi-e teamă, merg printre pasageri şi mă liniştesc. Ei nu ştiu nimic. Mă joc, de obicei, cu copiii. Puritatea, inocenţa lor mă calmează”.

„Uzura nervoasă nu e plătită cu nimic.”

„Zborul Otopsni-Zurich-Alger-Zurichi-Otopeni durează douăsprezece ore, cu aproximativ două ore şi jumătate oprire. Stewardesele rămân aceleaşi. E foarte obositor, de-a dreptul extenuant.

La cursa Otopeni-Berlin-Lisabona-Berlin-Otopeni. S-a aprobat ca fetele să rămână la Berlin şi să fâe înlocuite. Ar trebui să fâe la fel şi la cealaltă cursă. Ne putem odihni şi putem lucra în alte condiţii.”

înainte de a transcrie mai departe confesiunea fragmentată a Voichiţei, Daniel a exclamat:

— Cerul la 12 000 de metri. În sfârşit!

„Când sunt nori, parcă mergi pe nămeţi „ăi impresia că dacă ai ieşi din avion, ai păşi pe ei.

Deasupra Algerului cerul e verde, ca de smarald, în cursa de Ziirich-Alger, Mont Blancul apare din nori maiestuos. Parcă ar fi Olâmpul. Aştepţi să pătrunzi în lumea zeilor. Nu ştiu cum să-ţi spun, creşte din nori parcă. E fantastic.”

„Furtuna, dincolo de hublourile avionului, e grandioasă. Îmi place furtuna. Veneam de la Roma. În. Faţă, în spate,

front de furtună. La bord erau doi piloţi tineri. Au găsit un culoar de linişte. În stânga noastră, noapte, fulgera fantastic, se lumina cerul ca rampa la teatru sub reflector. În dreapta, o. Fâşâe imensă luminoasă, de crepuscul apocaliptic, brăzdată de geometria fulgerelor. Şi pasagerii erau. Uimiţi. În culoarul nostru era o linişte desăvârşită, incredibilă. Ni se părea că nu se întâmplă nimic. Când a trebuit totuşi să străbatem frontul, avionul părea o corabie prinsă de felii uriaşe d apă. Sa scutura din toate încheieturile. După ce am asigurat pasagerii, am început să citesc o carte. N-am înţeles nimic, dar eram constrânsă să nu mă gândesc aiurea. Acel simţământ de teamă anula emoţia extatică.”

„Când cerul e senin, în înserare, spre răsărit e o trecere de la albastru la bleumarin, cu licăr de stele; în cealaltă parte apune soarele, cu toată gama specifică... nici nu-ţi vine să crezi că e acelaşi cer.”

Aici Daniel notă:,. E adevărat, când am zburat de la Moscova la Tbilisi am trăit acelaşi spectacol astral.”

Apoi, despre unele relaţii dintre stewardese, de reţinut: „Spre deosebire de celelalte compartimente de muncă unde lucrează multe femei şi unde, nu rareori, bârfa este inevitabilă, la noi domină un spirit de colegialitate caracteristic. Cred că datorită naturii şi specificului, de ce nu, cu totul aparte al muncii noastre. Între cer şi pământ. În momente de dificultate, cei pe care îi simţi alături sunt, nu cei firesc foarte, dragi (copiii, soţul, părinţii), ci colegii de zbor. Cu ei împărţi totul, trăieşti, lupţi, speri să ajungi cu bine la destinaţie. Clipa ne adună şi creează un fel de solidaritate, în care esenţa umană, concentrată în dorinţa de supravieţuire, ne înstăpâneşte. Chiar dacă, şi se întâmplă deseori, nu te înţelegi prea bine cu una dintre stewardese, din o mie şi unul de motive, dacă afli că a avut o cursă cu „probleme”, la aterizare îi spui un cuvânt care vine din suflet. Parcă am fi o a doua familie.”

„Uneori îţi formezi un -unghi de vedere asupra unei însoţitoare de bord în mod indirect. Din spusele alteia sau

altora. Aşa mi s-a întâmplat cu o colegă mai în vârstă, o H. B., cum răutăcioşi le zic piloţii. O considerau arţăgoasă, veşnic pusă pe ceartă. Odată am zburat împreună de la Atena la Cairo. Mi-am dat seama că este o femeie foarte inteligentă, cultă, cu un dar deosebit de a povesti despre întâmplări şi locuri văzute. Mi-a vorbit foarte frumos despre New York, pe care nu-l cunoscusem pe atunci. Era teribilă, trăia frumosul. Din această cursă am început să o văd altfel. După aoeea, şi în alte împrejurări, mi-am modificat optica. Colegii o credeau dură. Era, de fapt o timidă.”

„Sunt fete care, conduse numai de interese materiale, în oraşele străine, chiar dacă avem timp la dispoziţie, nu vizitează muzee, expoziţii, galerii de artă.”

Maiorul Pascal îşi oprise autoturismul de culoarea oului de raţă în apropiere de Casa Scânteii. Era îmbrăcat cu un pantalon maron şi o bluză crem. Se pregătea probabil să aştepte, dar Daniel apăru dintre arborii mici ai parcului din staţia autobuzului 49 barat. Sosise puţin mai înainte, avea sub braţ un teanc de reviste şi ronţăia biscuiţi, din cei simplii, de un leu pachetul. Abia se urcă lângă Pascal şi acesta porni motorul, demară elegant, trecu prudent de intersecţia de la Casa Scânteii şi se aşternu lung pe şoseaua Bucureşti-Ploieşti, înspre Otopeni. Când nu zbura, maiorul Pascal, cu zâmbetul său adolescentin, răsfrânt şi de privirile ochilor mici, căprui, pătrunzători, îl aştepta pe Daniel dimineaţa, devreme, şi mergeau împreună la Otopeni. Se împrieteniseră. Daniel era cucerit de simplitatea fix-ii lui Pascal, de vorba sa când caldă, când energică, de acel încă neînţeles fior pe care navigatorul de pe 1L-13 îl transmitea celor din jur. Se cunoşteau de mult, chiar de foarte mulţi ani, dar un răstimp îndelungat nu se văzuseră. Daniel nu ştia cum evoluase Pascal, nici unde se stabilise, după cum nu-i cunoştea preocupările, împlinirile, ori căderile. Se reintilniaeră într-o dimineaţă de vară tirzie, cu lumină puternică, sub un cer nedefinit, când soarele ardea intens, prevestind o zi de năduf.

Iată cum descrie Daniel în manuscrisul său această

revedere.

A doua zi trebuia să merg la Casa Scânteii, la o editură. Era seară. Şedeam cu toţii, priveam, nu mai reţin ce film, la televizor. Probabil că nu era deosebit de interesant pentru că Matei, foindu-se prin odaie, se opri în faţa mea, îmi ceru o ţigară o aprinse şi se aşeză alături, pe canapeaua vişinie.

— Ce faci mâine? Iar nu te arăţi până seara?

Am râs.

— Ştii că de câte ori vin la Bucureşti am multe treburi de rezolvat.

— O, da, ştiu, făcu el maliţios.

— Ei bine, mâine mă duc la Casa Scânteii.

— Cu ce mergi? se interesă Matei, eu amabilitatea lui caracteristică, fiind dispus să-mi aleagă cele mai rapide combinaţii de autobuze.

— Cu 80 până la Gară şi de acolo cu 81.

— De ce? 36 ori 74 până la Magheru şi de acolo cu 31. E mult mai simplu, economiseşti... timp şi tu ai nevoie de cât mai mult timp, nu se abţinu să adauge cu un surâs ştrengăresc, atât de luminos pe chipul lui oval, încadrat de păr lung, negru-albăstrui.

— Bine, puştiule, aşa voi face. Mă feresc de rutină, iată de ce accept traseul tău.

A doua zi aşa am făcut. În fond, cel mai nimerit autobuz până la Magheru era 36. Dar sosi mai înainte în staţie 74 şi, n-aş putea spune de ce, m-am urcat. Mai târziu aveam să-mi spun că totul fusese predestinat. Am coborât lângă Hotel Intercontinental. Ca să ajung în bulevardul Magheru, trebuia să trec prin faţa agenţiei TAROM. Mergeam, ca de obicei, fără să privesc prea mult în jurul meu, înregistram periferic siluetele care îmi intersectau drumul, când, în faţa agenţiei, parcă ostentativ, cineva îmi bară calea. Am ridicat privirea, m-am oprit. Înainte-mi, im bărbat încă tânăr, căta la mine luminos. Nu l-am recunoscut în primele clipe, apoi am exclamat:

— Pascal, tu eşti!

— Da, eu sunt.

Cred că ne-am. Îmbrăţişat. Am schimbat câteva fraze, fireşti după o îndelungată despărţire. Nu ştiam ce face, unde lucrează, nimic nu mai ştiam din viaţa lui, de când era strungar la Combinatul siderurgic din Hunedoara. Trecuseră ani mulţi. M-a întrebat ce fac în Bucureşti, dacă, între timp, nu mă stabilisem în Capitală. I-am spus că rămăsesem în acelaşi oraş din vestul ţării şi că recent îmi apăruse o carte. Aveam un exemplar în geantă, l-am scos (nu citise niciuna dintre cărţile mele) şi acolo, pe genunchiul îndoit, i-am scris o dedicaţie foarte caldă. I-am mărturisit că am de gând să scriu o carte despre aviatori, dar numai despre piloţii de cursă lungă.

M-a întrerupt zâmbind ciudat.

— Piloţi de linie, e corect.

După o pauză, în care mă privi cu un aer ciudat:

f

— Ştii că sunt aviator… de cursă lungă?

Şi ri. Se. Atunci i-am recunoscut şi ochii şi zâmbetul de copil de-abia intrat în adolescenţă. Ridea puţin stânjenit, ca demult, când, elev fiind, la tablă, răspundea nu tocmai exact întrebării profesorului. Râsul lui, de atunci, şi de acum, te dezarma, te cucerea. Parcă îl aud pe profesor spunându-i:

— Bine, bine, Pascal, văd că nu prea ai învăţat pentru azi. Nu-ţi pun notă, dar te însemn în catalog. Ora viitoare te ascult, dar te examinez toată materia parcursă. Şterge-o!

Şi Pascal se îndrepta spre bancă, surâzând şi făcând din ochi colegilor, în atmosfera destinsă de ştrengărescul lui farmec.

Am exclamat:

— Pascal, dragul meu, destinul cărţii mele ml te-a scos în drum.

Iar el, nu mai puţin entuziast,. Şi de revedere, dar şi de proiectul meu;

— Ce ştii despre noi?

— Nimic. Sau aproape nimic. Ştiu că sunteţi nişte oameni extraordinari, nişte…

— Oho, nu te sfătuiesc să le spui aşa oamenilor la care te voi duce, celor cărora te vor cunoaşte. Suntem oameni, ce naiba!

Da, aşa era, aveam să văd în lunile următoare. Erau oameni, unii foarte deosebiţi de noi, care nu zburăm decât ca pasageri, alţii foarte deosebiţi de colegii lor, zburătorii.

Şi Daniel avea să adauge, undeva, printre zecile şi zeci ie de file, acoperite cu scrisul lui mărunt, după câteva luni, aproape un an, când se apropia de terminat cartea: „fără tine, dragul meu Pascal, aş fi scris-o mai greu. Dar tot aş i'i scris-o.'"

Autoturismul rula lejer pe autostrada spre Otopeni. Ieşiseră din Bucureşti, şoseaua se alungea cenuşie, drumul devenise pentru Daniel familiar, îl parcursese de zeci de ori, făcea parte din viaţa sa cotidiană. Vegetaţia proaspătă se întindea de o parte şi de alta a şoselei, iar din loc în loc însemnele apropierii aeroportului Otopeni! *Fly TAROM to Moscow... To Paris... to Frankfurt... to Amsterdam... to Istambul... to...* Pascal viră elegant şi autoturismul său pătrunse pe drumul ce se desprindea din şoseaua BucureştiPloieşti şi ducea spre „Casa albă", cum îi ziceau piloţii clădirii Aviaţiei civile şi, deopotrivă, spre aerogară. Clădirea aeroportului se ridica în faţa noastră. Încă înainte de a ajunge la Otopeni, apropierea marelui aeroport se făcea simţită, îşi impunea prezenţa parcă printr-o altă culoare a cerului, prin spaţiul imens care se desfăşura lin, ca o apă liniştită prin siluetele alb-argintii ale avioanelor care decolau, ori veneau la aterizare, prin nu ştiu ce fior indef inibil, care îţi cuprindea încet făptura.

— Ce program ai azi? mă întrebă Pascal, după ce parcă maşina şi după ce coborârăm, îndreptindu-ne spre intrarea laterală, rezervată personalului aeroportului.

— Vreau să-l fac pe Grigore Crivadia să vorbească.

— A, Grig. E un om aparte, exclamă Pascal sincer admirativ, fără umbră de invidie faţă de. Colegul lui mai în vârstă. Poate să-ţi spună multe. Trebuie să ştii cum să-l iei. Nu-i prea place să vorbească despre sine, mai spuse Pascal,

deschizând uşa de ia intrare şi făcându-i semn lui Daniel să înainteze.

Amândoi scoseseră legitimaţia din buzunar, gest inutil, deoarece Daniel era un om cunoscut.

— Te duci direct la Grig? întrebă Pascal, după ce urcară cele câteva trepte, de unde coridoarele se bifurcau, linele ducând la etaj.

— Da, răspunse Daniel. Tu ce faci? Unde ne regăsim?

— Merg la detaşament. Lasă că te caut eu. Intre timp, vreau să întâlnesc nişte oameni, să ţi-i prezint. Tot de pe IL-18, ştii, e detaşamentul care a pus bazele TAROMului. Ţi-am mai spus. Un fel de pepinieră. Şi IL-62 şi Tupolev şi BAC şi Boeing, cu ai noştri au pornit în lume.

— Bine. Vom vedea.

Daniel porni pe culoarul din stânga, salută câţiva aviatori, ezită o clipă în faţa uşii pe care scria TAROMPilot şef, bătu, nu i se răspunse, apăsă pe clanţă, dar uşa era încuiată. Se îndreptă spre sediul companiei LAR. În uşă se izbi aproape de silueta unei fete care ieşea. Era brunetă, cu părul negru, lucios, avea ochii căprui, ori negri, extrem de luminoşi, nasul subţire, delicat, şi sânii involţi. Murmură câteva cuvinte de scuză, fata îi zâmbi. Avea dintâi albi, foarte regulaţi. Ochii îl priviră fără adumbriri, după ce ea se îndepărtă un pas, să-i cuprindă făptura înaltă. Aşa a întâlnit-o Daniel pe Rica. Apoi tinăra fată l-a împins aş or, să poată trece. Era subţire, cu sânii mari, cu şolduri rotund alungite în linia coapsei.

— Hai, intră, se auzi glasul lui Grig, care se ivise din birou. Ce-ai rămas bouche-bee? Parcă ţi-ai întâlnit îngerul.

— Bună, Grig. Cine era?

— Hai, intră odată, nu vezi că ai blocat ieşirea?

— Ieşirea şi intrarea, deopotrivă, se auzi din spatele lui Daniel o voce puţin iritată.

Grig îl conduse pe Daniel în birou, îl aşează într-un fotoliu adânc şi împinse înaintea sa un teanc de cărţi, reviste, pliante, albume şi hărţi.

— Uite, să ai de distracţie câteva zile, să mă laşi în pace.

Am mult de lucru.

Daniel apucă vraful şi începu să-l cerceteze.

— Să ştii că nici eu n-am timp de tine azi, Grig. Am trecut doar să te salut, simulă Daniel cu dezinvoltură.

— Cred că n-ai timp, murmură el, dar Rica nu mai revine azi.

— Rica? Cine e Rica?

Grig râse copios:

— De altfel nu lucrează la noi, ei la TAROM.

— Mulţumesc de informaţie, Grig, şi… pentru cărţi.

Când să ţi le înapoiez?

— Când crezi că nu-ţi mai sunt trebuincioase.

De la detaşamentul IL-18 Daniel ui*că la restaurantul aerogării, unde i se spusese că îl aştepta Pascal cu un grup de piloţi. Îi zări de jos, din sala spaţioasă de aşteptare, prin care lumina pătrundea bogat. Daniel urcă seara spiralăşi îşi făcu drum printre mese înspre piloţi. Atunci l-a cunoscut pe Paul Sorianu, comandantul navei IL-18 IME, cu care avea să zboare peste câteva luni la Constanţa. Ceilalţi erau: pilot pe IL-18, navigator pe IL-18, provenit din aviaţia utilitară, şi pilot pe TU-15L într-adevăr erau foarte tineri.

— Trebuie să ai spaţiul în cap, să te orientezi în spaţiu, nu în plan, altfel clachezi, treptat puterea de a raţiona se: diminuează.

— Secretul, dacă poate fi numit astfel, este să ai încredere în aparatul tău.

— Nu e suficient asta, e necesar să-l stăpâneşti.

•— Orice cursă ridică probleme, niciun zbor nu seamănă eu altul.

— De ce? întrebă Daniel.

— Foarte simplu, răspunse unul dintre aviatori, e simplu de tot. Parametrii care influenţează un zbor sunt atât de mulţi, „Jocul” acestora diferă, dar avionul e un corp care zboară, ai decolat, trebuie să-l aduci la sol.

— Exceptând momentele limită, interveni Daniel.

— Momentele limită sunt normale.

— Mi-aduc aminte, zise Pascal, eram un copilandru pe

atunci, aveam şaptesprezece ani, elev la Stre. Jnic. Unuia dintre colegi, după decolare, i s-a spart chiulasa de la cilindrul 4 în palier. Din nefericire nu şi-a dat seama…

— *Trebuia să observe? întrebă Daniel.

— Sigur că trebuia să observe şi să întrerupă decolarea. El a insistat, a imprimat avionului panta necesară decolării până la aproximativ optzeci, o sută de metri înălţime, avionul n-a mai răspuns la comenzi, s-a angajat în vrie şi s-a prăbuşit intrând în pământ. Am fost printre primii care au ajuns la avion.

A stat un an, în spital. Vă spun sincer că nu m-a impresionat atât catastrofa în sine, cât m-a zguduit vizita la spital. Pilotul era complet zidit în gips, numai ochii, gura şi degetele i se vedeau. Şi încă ceva: eu ar fi trebuit să zbor cu acel avion.

— Există un destin, observă Daniel.

— Poate.

— Ce s-a mai petrecut la Strejnic după acest accident? insistă Daniel.

— Zborul a fost oprit pentru câteva zile. Elevii erau deprimaţi. Unii au renunţat la zbor şi au plecat la alte treburi.

— Nu te-ai gândit să renunţi? interveni cineva.

— Nu, defel. Asta e aviaţia, cu riscurile ei, n-ai ce face, răspunse cu stoicism Pascal. Pe când eram strungar ta Hunedoara, în combinat, am văzut destule accidente, în situaţii similare, ori renunţi ori continui. Dacă nu eşti foarte hotărit, în aviaţie n-ai ce căuta. În aviaţie sunt multe surprize. Trebuie să ai un caracter ferm.

— S-au schimbat multe în aviaţie, de atunci, interveni după o tăcere care ameninţa să se prelungească, pilotul de pe TU—154. Avionul se ducea cu palmele, azi, datorită automatizării, se zboară cu capul.

— Oricum, avionul se simte cu întreg corpul, ca orice maşină…

în clipele de tăcere care au urmat, se auzi distinct forfota, zumzetul de jos, din sala de aşteptare. Sosise o

cursă de Paris şi alta de Istambul. Un grup de piloţi de la Panam se aşează la o masă din apropiere. Li se aduse whisky. Erau tineri, blonzi, înalţi.

Pilotul de pe IL-18 îşi consultă cronometrul:

— Mai pot rămâne o jumătate de oră. La noapte plec în cursă.

— La Cairo?

— Nu, la Abbu Dhaby.

— Abbu Dhaby? făcu mirat Daniel. Unde Dumnezeu e acest loc?

Paul Sorianu surâse condescendent:

— În Emiratele arabe din Golful Pensie. De ce nu mergi odată cu noi? Nu crezi că ar fi interesante şapte ore de zbor, noaptea, fără escală?

— Să ştii că nu eşti primul care îmi propui. Cineva m-a invitat să trec Atlanticul. Dar... crezi că îmi ajunge numai invitaţia voastră?

.

— Lasă, se aranjează asta, zise Pascal convingător

— Vom vedea.

— Eşti sceptic?

— Mda.

— Ce? Ai şi învăţat să ne cunoşti la toate nivelele V

— Hai, terminaţi.

— Pentru că am ajuns la „acel nivel”, ţi-aş spune ceva, dar, cu o condiţie, i se adresă pilotul de pe TU-154 lui Daniel.

— Hai, dă-i drumul! Care condiţie 7

— Să nu o scrii.

— S-a făcut. Te ascult.

— Pilotul, ca om, nu poate fi dus permanent către limita maximă de rezistenţă. O statistică internaţională demonstrează. Că peste 90 la sută din accidente s-au datorat greşelilor de pilotaj. Din acest procent, cam 80 la sută au fost urmarea uzării echipajului.

— Da, OACI[2], la care toate companiile de zbor aderă, a publicat, printre altele, o serie de norme referitoare la munca personalului navigant.

— Cu caracter de recomandare.

— Da, e adevărat. Se spune acolo că timpul de muncă este de treisprezece ore pe misiune de zbor. În acest timp intră pregătirea preliminară a cursei, preluarea navei, zborul efectiv, timpul de escală şi predare a navei la cap de linie.

— Un amănunt: Transportarea unui echipaj, pentru a rămâne într-un anumit loc, se încadrează tot în timpul de muncă.

— Pe compania TAROM s-a stabilit timp maxim de muncă, în condiţii deosebite, paisprezece ore.

— În realitate, se depăşeşte destul de frecvent. Şi apoi, TAROM-ul ne dă dreptul numai la zece ore de odihnă şi recuperare.

— Bine, băieţi, zise Daniel. Eu mai rămâri cu maioi'ul Pascal. Ne vom revedea, desigur. Cu bine. Cer senin.

Şi Daniel ridică policarul de la mâna dreaptă, închizând celelalte degete. Era un semn schimbat între cei ce zboară – piloţi şi stewardese – arătând că totul este normal. Era, în acelaşi timp, şi manifestarea spontană a unei comuniuni sufleteşti.

Daniel s-a despărţit de Grig, în seara aceea, târziu. Rămăsese singur şi păşea pe una din aleile imensului parc din regiunea lacurilor. Întunericul încă nu topise definitiv contururile ierburilor, arbuştilor, arborilor. Apa lacului lucea în reflexe mate. Numai retina le înregistra. În auz, când şi când, un foarte vag clipocit dinspre malurile betonate. Trecea cu silueta lui înaltă pe sub sălciile aplecate.

Ramurile subţiri şi lungi se desfăceau în foşnet abia simţit peste umerii lui. Călca absent la tot ce se petrecea, ori, mai de grabă, nu se petrecea, la ora aceea, în jurul lui. Grig i se destăinuise, lepădându-şi crusta aceea de împrumut, ca o

---

2 OACI v- Organizaţia internaţională a aviaţiei civile.

armură grea, pe care o îmbrăcase de la accident. Era o fiinţă, aşa cum intuise Daniel, fără ascunzişuri în straturile sale intime, un pilot de mare clasă, modest, dar conştient de marile lui rezerve lăuntrice şi profesionale. Pentru el aviaţia fusese o vocaţie manifestată foarte de timpuriu. Era dintr-o familie de aviatori şi zburase pentru prima oară când avea patru ani. În clasa a patra de liceu urma cursurile de planorism şi, peste câţiva ani, a început zborul cu motor, la Popeşti-Leordeni.

„A, spusese el, cât de necesară ar fi o secţie de piloţi ingineri în cadrul Politehnicii. I-am simţit lipsa, toţi din generaţia mea. Să ştii că în alte ţări, cu mari tradiţii în aviaţie, există. De pildă în U.R.S.S. Şi Anglia, în Statele Unite.”

„Mi-aduc aminte că, de la patru ani, în somn visam avioane… Tata a fost de acord, mama nu. Tata mi-a zis să fac aviaţie numai dacă sunt convins că ăsta e drumul meu. Dacă astăzi ar şti, n-ar avea ce să-mi reproşeze.”

„Ne irită când se vorbeşte despre noi în termeni bombastici. Viaţa noastră nu se reflectă nici în cărţile care s-au scris despre noi, nici în filme. Nu se reflectă exact trăirea noastră, sentimentele noastre, care sunt altele cu fiecare zbor.”

„Eu unul, ca şi ceilalţi colegi ai. Mei, nu am nevoie de laude. Dar meritele noastre trebuie recunoscute. Ne putem compara cu un ţăran. N-are nevoie de laude. El ştie că brazda aşa trebuie să iasă.”

„Aviaţia este o meserie foarte frumoasă… Un pictor poate fi acceptat sau nu de generaţiile viitoare. În aviaţie, la fiecare *zbor* ai o satisfacţie, trăieşti un simţământ de bucurie. Ţi-ai împlinit opera. Tot consumul imens de energie, cât stai căţărat în *ţeava* aceea la opt-nouă mii de metri, îţi dă o sfârşeală, care în momentul aterizării devine o stare de mulţumire, de satisfacţie similară unui creator care a realizat ceea ce şi-a propus.”

Daniel mergea şi căuta să rememoreze cuvinte, fraze. Trăia o ciudată stare de nelinişte. N-ar fi putut spune care

din momentele trăite în cursul zilei, ori în ultimele zile, lucraseră în acest sens. Oricum, Grig se afla în sâmburele acestei stări, poate el constituia chiar izvorul stării de nelinişte. Dar, de ce nelinişte! Sau el, Daniel, nu era capabil să-şi definească simţămintele, nuanţa acestora? Grig ajunsese pentru el un soi de obsesie, de revoltă împotriva unor forţe oarbe ale destinului. Dintre atâţia, tocmai Grig fusese marcat arbitrar, să-şi târască aripa," Să nu se mai poată desprinde de pământ. Omul care îşi începuse zborul în visul copilului de patru ani.

Daniel se oprise sub o salcie, ca sub un clopot vegetal. Şuviţele lungi, subţiri, verzi, începuseră să se legene sub o briză stârnită pe nesimţite. Mai întâi nu sesiză unda de răcoare şi nici jocul suav al ramurilor. Braţele sale, degetele apoi se mişcară şi prinseră firele lungi şi verzi. Le reţinea o clipă, le elibera, lua altele. Încet, îşi dădu seama de locul unde se află. Grig nu mai era. Dar rămăsese atmosfera aceea de vrajă a marilor lui drumuri, a lungilor drumuri albastre sub ceruri înalte: Singapore, Sidney, Kuweit. Bahrein, New York.

Ieşi de sub salcia enormă şi abia atunci zări oglinda cenuşie a lacului, mai limpezită sub lumina difuză a lunii, pe care jucau nefiresc contururi şi umbre în forme bizare. Parcursese, nu ştia cât, din lungimea sinuoasă a aleii, începu să distingă pete de culoare. N-ar fi putut spune dacă erau o prezenţă reală, ori o proiecţie lăuntrică, tulbure încă. Se opri. Parcă voia să se trezească. Atunci simţi lângă el, alături de el, o siluetă. Îşi apăsă pleoapele. Deschise ochii. O văzu. Era foarte aproape, parcă ieşise din propria lui fiinţă. Nu era o prezenţă străină. Liniile trupului, ovalul feţei, nasul subţire, buzele cărnoase, le cunoştea. De mult le cunoştea. O reîntâlnea după o îndelungată despărţire. Ochii acelei făpturi care apăruse din timp, ori care nici nu-l părăsise, îl priveau direct, cu reflexe de lumină care, deşi stranie, era liniştitoare. B'ata îşi ridicase uşor capul şi îl cerceta stăruitor. Ea nu-l recunoştea? Voia numai, pipăindu-i cu privirile, materializate, chipul, statura, să se convingă

dacă omul din faţa ci era aşa cum îl lăsase, ori purta accente, amprente străine. Necunoscute ei? îi prinse mâinile. Daniel nu schiţă nicio rezistenţă. Visa? îşi apăsă degetele osoase în palma ei, îşi desprinse mâinile, îi urmări linia gâtului, umerii. Şi-o apropie, aplecându-se. Carnea ei îi era cunoscută. O strânse la piept cu disperare. Parcă n-ar mai fi vrut s-o piardă. O pierduse cândva? Buzele lor se regăsiră sălbatic.

La etajul trei al unei clădiri năpădite de verdeaţă se opriră. Tânăra femeie scotoci în poşetă, scoase cheia şi descuie. Păşiră într-un hol lung, luminat difuz. Pe latura dreaptă a peretelui se ridicau în direcţii radiare trei frunze lungi, ca trei linii ale unui cadran neştiut, cuprinzând peretele, de jos, până sus. Un covor moale înăbuşea paşii. Daniel fu prins de mână şi purtat de-a lungul holului până la uşa din faţă. Care era întredeschisă. Femeia ciudată o împinse şi, împreună, păşiră în odaie. Era lungă, dreptunghiulară. Şi aici ardea aceeaşi lumină spectrală, în unghiul dintre doi pereţi, aproape de o imensă draperie, grea, care acoperea un întreg perete. Draperia din două bucăţi rămăsese puţin despărţită într-o linie asimetrică, prin care se ghicea un cer, acum spuzit de stele. În direcţia opusă, aproape de uşă. Era o canapea foarte joasă, largă, acoperită cu o cergă vărgată. Danie! vru să se aşeze.

— Dezbracă-te, şopti ea, sărutându-l sălbatic, strivi ndu-i buzele, anihilându-i respiraţia.

Abia desprinzându-se din încleştarea trupurilor, în câteva mişcări alunecânde, ea rămase goală. Lumina aceea voalată, parcă sporise în intensitate, atât cât să contureze un trup desăvârşit, ale cărui linii fugeau, reveneau, se rotunjeau, ori se alungeau la infinit. Ochii ei îl priveau tot timpul, adinei, cu pupila mărită, împrăştiind o lumină ciudată. Buzele întredeschise aveau un tremur imperceptibil.

— Iubitul meu, de negăsitule, aflatule, auzi din mari depărtări Daniel…

Când îşi reveni, văzu pe perete un tablou imens, cu o

ramă masivă aurie. Se trezi, chemat de acest tablou. Privi. Absorbit. Reprezenta o succesiune de siluete mari, masive, una în spatele celeilalte, într-o cromatică diferită, din ce în ce mai extompată, fără să se piardă. Nu sesiză când o lumină puternică inundă tabloul, i se părea că lumina ţâşneşte chiar din acele siluete. În fond era una şi aceeaşi, multiplicată la nesfârşi. T: un Budha **masiv,** în diferite ipostaze de devenire, accentuate cromatic şi **Dier**zând din intensitate, cu un pântec enorm, capul voluminos, ochii întredeschişi, gura cărnos arcuită.

— L-am adus de la Rangoon, auzi un glas ca de foarte departe. E Budha Sakyamuni.

Tresări. Se întoarce. Jos, pe o blană albă de urs polar, stătea goală, adunată, femeia aceea tânără. O privi. Ochii lui Daniel se luminară. Şopti:

— Rica…

Tânăra femeie îi prinse mâna, îşi înclină capul şi i-o sărută. Se ridică apoi, neauzit, ieşi, reveni cu o ceşacă aburindă.

— Bea, zise.

Daniel sorbi. O aromă necunoscută de plante îi invada cerul gurii.

— Îţi place? Nu e decât un ceai.

Aşteptase în picioare, lângă Daniel. Se îndepărtă şi aprinse într-o căţuie câteva fire de santal. Fumul albicios, subţire, străveziu ca o respiraţie, se înălţă şerpuind, pierzându-se undeva în odaie.

Singapore, 1975. O căldură toropitoare, deşi era dimi-j neaţă, foarte devreme. Pe străzile oraşului situat, poate, I la nici două grade deasupra Ecuatoi’ului, umbla mulţime – pestriţă, dominantă fiind, desigur, rasa galbenă. Malaiezi, birmanezi, tailandezi, cambodgieni, vietnamezi, javanezi. Majoritatea covârşitoare o forma populaţia de origine. Chineză. Greu pentru un ochi de european să facă o disl tincţie. Cerul era senin, înalt, încă albastru. Vegetaţia opulentă, păstoasă, cu seve grele, curgând parcă extrem – de lent în vasele lemnoase. Palmierii şi cocotierii foarte

înalţi. Flori de o intensitate cromatică violentă, roşii, galbene, mov, albe pur, cu parfumuri ameţitoare. Acea; forfotă pestriţă, îmbrăcată în pânze subţiri, colorate viu. J Indigenii, cu tonul măsliniu, arămiu, cu tăietura oblică a ochilor ca două lame de cuţit, cu pometii obrajilor, la unii, foarte proeminenţi. Pe unele străzi circulaţia era intensă. Singapore, la capătul sudic al peninsulei Malacca, la întretăierea atâtor căi maritime şi aeriene, poartă spre nord şi spre sud, legând Asia de Australia. La toate acestea

— Şi probabil şi la altele – reflecta Grig strecurându-şi cu dezinvoltură făptura lui masivă printre trecătorii care foiau dintr-o parte într-alta pe bulevardul străjuit de palmieri. Sosise, de curând, cu echipajul său, şi aveau să plece, pe un IL—18, la Sidney. Era primul echipaj român care zbura în Australia, şi el, cel dintâi comandant de echipaj. Ochii săi albaştri erau limpezi; s-ar fi putut reflecta în ei orice siluetă, orice crâmpei de peisaj ca într-o apă cristalină. Un surâs îi lumina linia fină a gurii. Gropiţa din bărbie nu îi. Înăsprea chipul, ci, dimpotrivă, îi dădea un aer adolescentin. Venise ca pasager de la Bucureşti, fărând o escală la Bombay, cu un avion Lufthansa DE—10, după vreo şaptesprezece ore de zbor. Avea încredere în sine şi în echipajul său. Nu ar fi tăgăduit, dacă l-ar fi întrebat cineva, că trăia, cu anticipaţie, emoţia. Era cel dintâi pilot român pe această linie şi avea să zboare cam nouă ore, într-un cer necunoscut. Ştia că, în străinătate, pilotul e asemenea unui trimis al ţării sale. Impresii, păreri, convingeri, despre ţară şi oameni, străinii şi le conturează, le clasifică, le compară, în funcţie de ceea ce le spune, ca prezenţă spirituală şi chiar fizică, pilotul român.

Grig continua să meai’gă, fără un ţel bine fixat, pe bulevarde, pe străzi, să intre în temple, muzee, să vadă, să cunoască. Era o sete simţită încă din anii foarte tineri de zbor, rămasă, amplificată cu timpul. Devenise un obicei. Ori de câte ori se afla pentru întâia oară într-un oraş străin, dintr-o ţară străină, sau, chiar dacă mai fusese, simţea o desfătare lăuntrică deosebită să vadă ori să revadă muzee, palate, expoziţii. Într-un astfel de moment se afla acum,

când simţi pe umăr o atingere lină, ca de-o aripă de pasăre zburătoare. Se opri, se întoarse. Înainte îi stătea o femeie tânără, nu prea înaltă, cu pielea atenuat măslinie, cu ochi negri fascinanţi, în care lumini minuscule se aprindeau şi se stingeau, înfăşurată înti'-un sari cu flori mari, roşii, cărnoase, pe un fond galben, care se maia pe un trup superb. În cea 'mai desăvirşită engleză» întrebă:

— Unde este Daniel, te rog?

Grig rămase descumpănit. Trecerea de la o stare în care impresiile, senzaţiile venite din afară, nu avuseseră când să se decanteze şi să capete forme, la realitatea care îşi impunea oarecum brutal prezenţa, produsese o ruptură de planuri. Văzându-l că o priveşte ca pe o fiinţă venită din alte lumi şi crezând că nu a înţeles, femeia necunoscută – javaneză, poate – repetă:

— Spune-mi, te rog, unde este Daniel?

Grig îşi revenise şi avusese clipa necesară să o privească mai atent. Zâmbi, fără a căuta să-şi ascundă uimirea în faţa tinerei de frumuseţe zeiască.

— Daniel?

— Da, Daniel OTIara, de la Panam, stărui ea. Aţi fost aseară împreună, nu?

— E adevărat, murmură Grig. Da. Daniel OTIara, şi nu î. Şi ascunse sieşi un sentiment de invidie pentru pilotul american de care această femeie se interesa cu insistenţă nedisimulată.

— L-am căutat la hotel, dar…

— Poate a plecat, încercă Grig.

— Nu, n-a plecat, ştiu sigur.

— Miss…

— Ka-Ry, murmură gutural strania apariţie.

— Miss Ka-Ry, îţi spun drept, Daniel nu mi-a pomenit nimic despre intenţiile lui, despre ceea ce are de gând să facă aici, la Singapore.

— Dacă îl întâlneşti, totuşi…

— Îi voi spune că îl cauţi…

— Nu, nu-i spune nimic, se răzgândi Ka-Ry. Mulţumesc.

Se îndepărtă parcă plutind şi intră într-unul din numeroasele magazine de covoare orientale. Grig mai observă cum neguţătorul, care şedea înaintea uşii aşteptând posibilii cumpărători, se înclină adânc în faţa ei, invitând-o să intre.

„Miss Ka-Ry, Miss Ka-Ry", mai murmură Grig. Şi îşi continuă drumul spre un bazar tipic mărilor sudului, ivit după ce traversă un fel de piaţetă pesti'iţă, foarte aglomerată.

Grig îl întâlnise, într-adevăr, pe Daniel O'liara în ziua precedentă, în timp ce, împreună cu echipajul, căuta camere la un hotel. Tocmai urca scările unuia, când, făcându-şi loc printre călătorii indigeni şi mai mulţi străini, se izbi aproape piept în piept cu pilotul american. Se revedeau după câţiva ani. Reîntâlnirea îi bucură pe amândoi deopotrivă.

— Grig, exclamă Daniel O'Hara, expansiv ca un meridional, contaminat parcă de soarele torid şi peisajul luxuriant. Stai, nu-mi spune, vreau să-mi reamintesc unde ne-am întâlnit ultima dată.

— Hello, Dan, asta zic şi eu surpriză. Ce mică e lumea!

— Ştiu... făcu mulţumit de sine Daniel O'Hara. Ştiu unde ne-am văzut. Era la...

— La...

— Era la Stockholm...

— Ai dreptate, la Stockholm...

Grig îşi prezentă colegii de echipaj. Daniel îi invită pe toţi la un whisky pe terasa hotelului, unde abundau uriaşe flori tropicale.

— Să nu-mi spui, făcu Daniel O'Hara, că locuiţi în acest hotel, cu mine.

— Nu, răspunse Grig. Tocmai am sosit şi ne căutam camere.

— Cum?! Vă căutaţi camere? Voi vă căutaţi camere? Dar nu vi le reţine din timp compania voastră de aviaţie? Nu se stipulează în contract cu partenerul străin această clauză?

— Păi, să vezi, bâigui Grig... e prima dată...

— Haideţi cu mine, îl cunosc pe proprietarul hotelului.

— Nu e nevoie, protestă Grig, ne descurcăm noi.

— O.K., vă aştept pe terasă.

/

După-amiază căldura devenise de nesuportat. Grig nu se putea odihni. Băuse pahar după pahar sucuri de ananas şi banane, cu mari cuburi de gheaţă. Se hotărî să coboare la ţărmul oceanului, crezând că prezenţa apelor va aduce o boare răcoroasă. Îl căutase pe Daniel O'Hara, trecând peste dorinţa exprimată de Ka-Ry, să-i povestească întâmplarea. Pilotul american nu era la hotel. Cobori nd scările, îl văzu pe terasa năpădită de vegetaţia luxuriantă. Şedea într-un fotoliu de bambus, cu paharul plin, probabil cu whisky. Părea toropit.

— Hello, Dan!

Grig trase un fotoliu şi se aşeză. Îi vorbi despre Ka-Ry.

— Da. Făcu el reţinut, m-a găsit. Mi-a spus şi de tine

— O cunoşti de mult?

— Nu ştiu. Cred că de mult.

Tăcerea părea să se prelungească. Grig. Remarcând, nu fără nedumerire, totala schimbare a pilotului american,. Schiţă un gest de salut, cu gând să plece.

Atunci Daniel O'Hara, fără să fi observat intenţia lui Grig, zise, parcă mai mult pentru sine:

— Nu m-am întrebat niciodată de cât timp o cunosc pe Ka-Ry... Am însă certitudinea că (nu mă întreba de unde şi cum am dobândit-o) dacă intr-adevăr fiecăruia îi e hărăzită în viaţă o femeie, atunci Ka-Ry este femeia mea... Şi eu. Omul ei.

— Uite-o, Dan! Vine înspre noi. Mă duc, zise precipitat Grig, ridicându-se din fotoliu.

— Nu, nu, rămâi, insist.

Daniel O'Hara se ridică la rândul său. Făcu câţiva paşi în întâmpinarea acelei făpturi cu adevărat fascinante.

Ka-Ry purta îmbrăcăminte europeană, o fustă de un alb imaculat şi o bluză foarte transparentă, mov pastelat. Pe cap, o pălărie din pai de orez, cu boruri mari, nu atât de

mari încât să nu-i reliefeze ovalul mic al feţei. Fusta era strimtă şi arcuită pe linia şoldurilor, pe coapsa prelungă. Daniel, care înaintase câţiva paşi, se oprise ca hipnotizat. Ka-Ry venea parcă plutind într-un ciudat me «s, mai mult aerian. Îşi prinseseră mâinile şi nu rosteau un cuvânt. Doar ochii lor trădau intensitatea clipei. Grig rămăsese pironit locului, stânjenit. Avea senzaţia nu numai că este inutil, dar că prezenţa sa impietează un astfel de moment, de o intimitate psihică rar întâlnită.

Strania femeie, fără să pară că se sustrage clipei prelungite spre paroxism şi fără să-şi desprindă mâinile dintr-ale lui Daniel O'Hara, ; se îndreptă – iar el o urmă supus – înspre locul unde Grig aştepta.

— Hello, Grig!

— Hello! răspunse cu greu pilotul român, hotârât să se smulgă şi să iasă din vraja pe care fără voie, cei doi o ţesuseră ca un halou în jurul lor.

Dar nu izbuti să plece. Ka-Ry îi invită şi insistă să se aşeze în fotoliile largi şi joase de bambus. Cu o volubilitate neaşteptată, spuse că hotărâseră să meargă împreună, „şi dumneata*', accentuă privindu-l pe Grig – care simţi un fior fulgerându-l – să viziteze un templu vestit din insulă. Zadarnic încercă Grig să protesteze, invocând graba plecării de a doua zi, Ka-Ry nu voi în niciun chip să cedeze. Peste câteva minute toţi trei părăsiră terasa hotelului „Floare de lotus" şi porniră, traversând grădini răcoroase cu arbori giganţi, în care păsări viu colorate şedeau toropite, spre marginea insulei.

Urcară trepte acoperite de ierburile care păreau să ia în stăpânire totul. Ajunseră. O terasă largă se întindea sub arbori, mărginită în părţi de două bazine sacre. Unul din zidurile împrejmuitoare era aproape ruine, arcadele dispăruseră. Nu mai rămăseseră decât câţiva stâlpi şi nişte resturi murale acoperite de basoreliefuri. Aceste basoreliefuri şi turnurile cu patru feţe alcătuiau farmecul straniu al templului. De acopereau nu numai zidul gros al galeriei exterioare de la primul etaj, ci şi al celui de-al

doilea, concentric cu primul, astfel construit încât parcurgându-l făceai de două ori înconjurul templului. Umezeala înverzise pietrele. Basoreliefurile reprezentau scene diferite: dansuri sacre, recepţii, bătălii nautice, cu hiptători în lungi pirogi, serbări, tinere fete şi femei în jonci. Zei, apsare, scene mitice. Pe chipul lor se oglindeau liniştea interioară ori o voluptoasă aşteptare. Imagini extraordinar de vii, care demonstrau o îmbinare a naivităţii artistului milenar cu im realism deseori îndrăzneţ. Ca de pildă această căprioară pe care vânătorii o transportau cu picioarele legate şi suspendate de un lung baston.

Printr-una din cele cinci scări urcară la etajul al treilea. Li se înfăţişă priveliştea cea mai emoţionantă şi derutantă pe care şi-o poate imagina un european. Domi nau arcadele galeriilor de la etajul al doilea, iar de acolo, din toate părţile, valurile pădurii. Şi ale oceanului înconjurau insula de piatră.

Daniel şi Grig înaintară vrăjiţi printre turnurile care se ridicau împrejur, ascunzându-se, aliniindu-se, unele urcând de la etajul inferior, altele dintr-o halucinantă terasă. Din unghiurile din care priveau, pilaştrii înfăţişau chipuri omeneşti, din faţă. Din profil, unele în soare, altele în umbră. Unele surâzându-le, altele dominându-i, părind a-şi apleca ochii spre ei. Chipurile acestea măsurau, unele, I,90 în, fără tripla coroană pe care o purtau pe cap De urechi le atârnau lungi şi grele pandantive.

Ploile repetate, zeci de ani, secole, şterseseră pleoapele, iar ochii păreau închişi, ori cu privirile aplecate pe surîsul etern prins pe buzele groase şi senzuale.

Printre aceste sculpturi de dimensiuni uriaşe, chipul repetat al lui Buda, senin, privind dincolo de lume.

Fiecare ipostază a Divinului parcă ar fi spus: „Coboară în mine şi vei cunoaşte visul infinit şi salutar”. Şi aceste nerostite cuvinte se repetau în toate punctele cardinale, în toate straturile înălţimii, în lumina zilei şi în întunericul nopţii.

„Surâsul înţelepţilor e asemenea florilor arborilor sub

limpezimea tremurindă a stelelor în noapte”, murmură Ka-Ry.

„încercaţi să vă imaginaţi, continuă ea, viaţa aici, cu secole în urmă. Cu multe secole. Urmăriţi-mă. Urmaţi-mă”, murmura ea, şi glasul venea parcă din afund de lumi. Rostea cuvintele uneori calm. Stăpânite, alteori se precipitau, se intercalau cu altele necunoscute celor doi piloţi, expresii, frânturi dintr-o limbă numai de ea ştiută. Braţele i se unduiau, descriau linii, cercuri şi ovale, degetele, sub impulsul unei trăiri imposibil de bănuit, luau forme ca în dansurile. Sacre.

Când şi când urechile celor doi bărbaţi prindeau sensuri distincte. „închideţi ochii şi obişnuiţi-vă să desprindeţi contururi, mişcări. Asceţi însărcinaţi cu pregătirea ceremoniilor fastuoase. Cei ce aduc sacrificii şi astrologii, marele preot. Păzitorii aurului, ai focului sacru. Cei ce poartă apa pentru abluţiune, împletitorii de ghirlande. Iată femeile: acelea care macină orezul, cele care îl aleg, păzitoarele. Alţi slujitori: cei care au grija manucriptelor, care aduc betel. Noaptea, purtătorii de torţe. Scribii. Unora li se îngăduie să locuiască aici, alţii locuiesc în satele aparţinând templului.

Să nu credeţi că artiştii au sculptat fără rost în ziduri mii de apsara, dorinţe omeneşti materializate. De freamătă astăzi din nou, îşi regăsesc aurul podoabelor, supleţea mişcării, şi dansurile de pe basoreliefuri continuă sub ochii noştri. Femeile care cântau la instrumente cu coarde se alcătuiau în mai multe clase. Mai erau cântăreţe, muzicieni, cântăreţi, declamatori, cei care cântau imnele.”

Ka-Ry tăcu. Grig o privi. Pleoapele ei erau închise. O lumină stranie îi împurpurase obrajii, buzele, chipul palid-măsliniu. Îl privi pe Daniel. Aceeaşi paloare. Grig se cutremură.

— Să mergem, spuse şi făcu un pas, înlăturând energic cu mâna o ramură bogată în frunze, care scoase un sunet aproape metalic.

Se întoarse. Ka-Ry şi Daniel nu se desprinseseră de pe

dalele enorme de piatră. Strigă:

— Daniel!

Pilotul american tresări.

— Să mergem! strigă iar Grig.

Daniel privi străin în jur. O văzu pe Ka-Ry, un surâs îi destinse buzele. O luă de mână şi toţi trei înaintară. Merseră câtva timp în tăcere. Deodată Ka-Ry se opri, arătă cu mâna spre zidul din faţă. Piatra era înverzită, cu greu se descifrau semne necunoscute. Ka-Ry le citi într-o limbă cu sunete guturale, apoi le traduse în engleză, cu efort, căutând echivalenţe, revenind, nemulţumită parcă: „Pădurea de bananieri freamătă în aer, imnele de slavă urcând până la cer, cântecele melodioase pe care le acompaniază instrumentele de coarde, dansatoarele care le însufleţesc, totul aminteşte de lumile lui Indra.”

A doua zi, pe o ploaie dezlănţuită brusc, ca la tropice, cu trăsnete şi fulgere, avionul IL—18 YR—IMA, pilotat de Grig, a decolat de la Singapore cu destinaţia Sidney. Liniştea stăpânea în cabină şi concentrarea se putea vedea pe chipurile celor cinci membri ai echipajului. Radiotelegrafistul păstra cu solul legătura tot timpul. Navigatorul. Şi mecanicul de bord îi transmiteau lui Grig datele necesare. Grig asculta şi reţinea ce considera util. Calmul lui desăvârşit imprimase în sufletele celorlalţi din cabina strimtă a uriaşei păsări metalice stăpânire de sine, luciditate. Ştiau ce trebuie să facă fiecare, în astfel de situaţii. Centrii de furtună erau ocoliţi de Grig fără prea mare dificultate şi fără să se abată simţitor de la ruta aeriană. Avionul era însă scuturat straşnic.

— Acum să te văd, căpitane, ce scăldătoare ai avut, zise copilotul, un bărbat tânăr, cu faţa puţin palidă. Suntem pe mâna ta.

— Copii, spuse Grig, ţineţi-vă firea, rezistă „cuţumia”.

După douăzeci de minute de la decolare, furtuna încetă la fel de brusc cum izbucnise. Cerul se înseninâ, vizibilitatea era perfectă. Avionul zbura.la o înălţime calculată de Grig în aşa fel, încât să se poată vedea puzderia de insule din

Marea Javei, care se întindea între Sumatra, Java şi Kalimatan.

înainte de a depăşi Sumatra, avionul se ridicase la 7 600 metri altitudine. Zborul decurgea acum normal. Cele patru motoare ale aeronavei torceau molcom, elicele descriau cercuri perfecte, înşurubându-se în aer. Deodată Grig tresări. Înainte de a scoate un sunet, auzi exclamaţiile de uimire ale radiotelegrafistului şi copilotului. Mecanicul de bord şi navigatorul rămaseră uluiţi. Un fenomen, de care puţini au parte,: poate o singură dată în viaţă, li se înfăţişa ochilor. Mult deasupra aeronavei, lateral în dreapta, se înălţaţi, pornind de la suprafaţa oceanului, colonade de nori, turbioane, unind oceanul cu înaltul cerului. Aeronava pilotată de Grig zbura la o distanţă de 150—200 km de aceste nemaipomenite coloane. Privind spre punctul terminus, în înălţime, văzură uriaşe pălării ce păreau aşezate deasupra lor, astfel încât arătau ca inimaginabile ciuperci.

— Băieţi, zise Grig cu respiraţia reţinută, aveţi grijă. Să privim drăcia asta cât mai liniştiţi.

După primele minute de uluire, echipajul îşi reveni. Priviră cu ochi cât mai lucizi. Ştiau că piciorul ciupercii, ciupercile în întregime, nu sunt decât curenţi deosebit de puternici, care ar putea rupe un avion în câteva clipe. Erau curenţi de aer răsucindu-se în spirală cu o iuţeală năucitoare, încât dădeau senzaţia că toată această mulţime de coloane este dintr-o singură şi imaterială alcătuire.

— Cred că au o înălţime de peste opt mii de metri, spuse Grig, măsurindu-le din privire.

Apele oceanului erau de un verde închis, nefiresc pe alte meridiane. Soarele tropical strălucea orbitor. La bază, coloanele aveau un diametru’ mai redus decât în înălţime. Prin acest picior transparent se răspândeau irizaţii solare. Cu cât urcau turbioanele dobândeau culoarea marmurei, alb-cenuşie. De aici, impresia de templu antic, pe o deschidere fabuloasă. Printre aceste coloane uriaşe, cerul, de un albastru desăvârşit, umplea spaţiile. Cu cât coloanele

se ridicau, nuanţa marmurei se închidea în degradeuri până la cenuşiu închis, negru. Grig observă că avionul străbătuse, paralel cu acest templu, peste cinci sute de kilometri, sub cerul austral. Soarele începuse să alunece înspre vest. Marmura; coloanelor răspândea acum reflexe roz-sidefii, iar pălăria imensă se deschisese înspre cenuşiu.

— Desfid orice pictor care ar îndrăzni să afirme că îşi poate măcar imagina o astfel de paletă, spuse, mai mult şoptit, căpitanul aeronavei.

— Mă simt ca Guliver în ţara piticilor. Dar nu am aceeaşi senzaţie ca printre zgârie norii de la New York,

— Suntem prea departe, şi apoi zgomotul motoarelor nu ne îngăduie să ne dăm seama dacă turbioanele sunt sonore. Ar fi fantastic!

— Cum m-aş simţi în apropierea lor? Parcă ar fi plante carnivore.

— Nu-mi inspiră senzaţia unei linişti totale. Trebuie să fie un iad acolo. Forţe capabile să facă bucăţi un avion.

— Le privesc continuu. Simt o undă de reverie. Dar nu mă aflu în interiorul unui templu, ci în faţa lui. Parcă m-aş găsi pe Acropole.

Parcă asist la un. Concert simfonic, o muzică modernă într-un cadru antic.

— Eu nu trăiesc o stare de reculegere. Ştiu ce iad este acolo.

— Zburăm de vreo trei sfertur i de oră pe lângă aceste imense coloane. Suntem perfect stăpâni pe avion. Turbioanele acelea nu ne afectează cu nimic. Nu trebuie nici să le traversăm, nici să aterizăm în mijlocul lor.

— Dacă ar trebui să aterizez acolo, le-aş ocoli. În niciun caz n-aş putea ateriza acolo.

Apoi, sub ei, întunericul a coborât pe neaşteptate, ca’ la tropice. Amurgul se prelungea însă în înălţime. Jos, pe pământ şi pe ocean, era. Noapte acum. Când pentru toată lumea era noapte, sub cerul austral avionul IL—18 YR—j IMA zbura încă în lumina solară, până ce întunericul a luat în stăpânire întreaga boltă. O puzderie de stele sticlind se

iviră din neant.

— Ce minunat! Dacă aş întinde mâna, sunt convins că i aş cuprinde în palmă o stea! j

— Nimic nu e în plus. Totul e perfect făcut, aşezat, j proporţional

— E plăcut, foarte plăcut în această ciudată noapte ’ răcoroasă.

— Acum, în august, la noi acasă e vară. În Australia! e spre primăvară.

— Am plecat din vară în primăvară!

— În loc să intrăm în toamnă...

— Am sărit peste anotimpuri!

— Mă simt în miezul zilei, iar australienii se **pregătesc** să se culce.

— Noi mâncăm de amiază, iar ei iau cina! **I**

.

Echipajul aeronavei, sub pavilion român, era liniştit.! Toţi priveau, nu-şi mai săturaa ochii, erau uluiţi de tot ceea ce vedeau, ce simţeau, ce gândeau. Dar nimic, la bord, nu era neglijat. Navigatorul continua să calculeze poziţia navei, mecanicul urmărea aparatura de bord, iar radiotelegrafistul păstra legătura cu solul.

Avionul se apropia de Darwin, oraş situat în nordul Australiei, considerat ca o poartă de intrare în al cincilea continent. Pe aici se canalizează aproape toată circulaţia aeriană dinspre India, China, Japonia.

Australienii erau dotaţi cu tot ceea ce era mai modern „radio, navigaţie, serviciu de briefing *. Amabili. Ştiau că este primul avion românesc care venea în Australia. Grig găsi, la aeroport, scheme, hărţi, totul calculat pentru el, în vederea zborului de a doua zi, Darwin-Sidney.

— Nervii mei erau întinşi ca o coardă de vioară în acest zbor de noapte, povestea Grig. Radarul era cu ochii pe mine. Nu voiam să greşesc. Ţin la firma noastră.

A doua zi în zori, în cabina echipajului, la bordul aeronavei IL—18 YR—IMA, s-a urcat un instructor de zbor australian, care s-a oferit să piloteze avionul până la

Sidney. Era, spusese, o mărturie de colegialitate, pentru că ruta prezenta anumite dificultăţi pe care piloţii români nu le cunoşteau, aflându-se pentru prima oară pe această cale aeriană.

Grig n-a protestat, deşi, sub eleganta formulă a instructorului australian, el sesizase o undă de neîncredere faţă de echipajul român.

— Îngeraşule, exclamase Grig, nu ne crezi în stare? Bine, ţine coamele! şi-i făcu loc în scaun, cedându-i manşa. *!

Australianul nu mai pilotase un IL—18. Grig şi-a dat seama imediat, după eforturile pe care pilotul australian trebui să le facă, văzând că avionul nu răspunde comenzilor sale fine, obişnuit, probabil, numai cu Boeing-uri şi BAC-uri.

— Ai să faci bătături în palmă, adăugase şi mecanicul de bord, cu aceeaşi revoltă mocnită.

— Serviciul briefing – informări de ultim moment, înainte de decolare.

în. Cele din urmă. Pilotul australian a cedat, adresându-i-se lui Grig:

— Ăsta nu e avion, e o corabie zburătoare. Te rog, preia comanda. Nu ştiu ce-o să te faci la Sidney.

La Sidney izbucnise o ploaie ca primăvara. Plafonul era jos, la o distanţă de 60—70 km. Grig intră în zona Sidney. Era la o înălţime de I 500 metri. Mai avea şaseşapte minute până la aterizare.

Pilotul australian ştia că la aterizare mişcările, comenzile necesită o fineţe deosebită, pentru a sparge plafonul de zbor. Nu-şi putea imagina cum va executa Grig aceste mişcări. Văzuse avionul pe sus.

— Căpitane, spuse navigatorul, dacă-i faci ăstuia o aterizare cum ştii tu, ai cinci dolari de la mine.

Grig râse:

— Vorbă să fie!

Navigatorul nu protestă.

La două sute de metri deasupra Sidneyului, avionul ieşi la vedere. Grig observă la stânga, pe direcţia de aterizare) clădirea impozantă a teatrului în formă de scoică şi silueta

elegantă a podului de peste golf. Le vedea în reflex, cu atenţia sa distributivă. Nervii îi erau solicitaţi la maximum. În cabină se vorbea foarte puţin, se auzeau doar comenzile strict profesionale. Era pregătit pentru aterizare de când decolase.

— Ca în viaţă, spusese cândva. Te naşti, dar trebuie să mori. Te ridici de la pământ, dar tot pe pământ trebuie să ajungi.

Avionul răspundea promt tuturor cpmenzilor. Se auzi un bubuit, trenul de aterizare ieşi, apoi roţile atinseră pista.

Grig, ca şi ceilalţi membri ai echipajului, răsuflă uşurat. Se întoarse înspre pilotul australian. Acesta, cu o admiraţie nedisimulată, îi strânse puternic mâna şi spuse doar atât:

— De necrezut! A fost O.K. I

Şi pnmul avion românesc care aterizase în cel de-al cincilea continent rămăsese liniştit pe pista betonată, ca o pasăre uriaşă cu aripile întinse, muiate încă în apele albastre ale cerului.

— Şi întoarcerea în ţară cum a fost?

— Fără probleme. De-acum, linia aeriană Bucureşti— Sidney era deschisă.

Grig şi Daniel tăcură. Fiecai’e retrăind, reconstituind, în felul său, pentru sine, episodul.

Apoi, Daniel:

— Pe aviatorul american, Daniel O’Hara, l-ai mai întâlnit de atunci?

— Da. Am să-ţi povestesc altă dată.

— Totuşi, unde?

— Văd că te interesează…

— Recunosc. Şi Ka-Ry mă interesează. Mărturisesc că povestea lor mă intrigă, nu ştiu cum să-ţi spun… în sfârşit, trăiesc personal un moment ciudat, oarecum asemănător.

— Ehei, bătrxne, îmi imaginez unde baţi…

Daniel tresări. Tăcură. Amândoi tăcură. Grig scoase reşoul din priză, turnă cafelele în două ceşti mari, de lut smălţuit. Caimacul se alcătui în mărgele minuscule şi desene bizare, aburul se ridică aromitor. Se găseau în

biroul Companiei IAR de la Otopeni.

— Zburam de la Bucureşti la Kuweit. Tot pe un ÎL—18. Eram deasupra graniţei dintre Turcia şi Iran. În această regiune, rar se întâmplă să plouă. Ei. Bine, a trebuit să parcurgem un front de furtună pe toată lungimea lui. Am urcat, am coborât, dar n-am putut ieşi. Pe la 13 500 metri, altitudine, era un avion Panam. O furtună cum n-am întâlnit multe în cariera mea de pilot. Şi, slavă domnului, am zburat destul! Fulgerele şi trăsnetele te orbeau. Avionul era scuturat din toate încheieturile, Ionizarea era foarte puternică.

— Lonizare? Nu mi-e prea clară noţiunea.

Grig zâmbi.

— Particulele de apă din atmosferă, în mişcarea lor, se încarcă de electricitate statică, devenind o energie potenţială extrem de puternică. Fapt care face că mijloacele de radionavigaţie să fie mult stânjenite.

— Şi, în situaţia asta…

— În situaţia asta intră în joc experienţa echipaj ului, a comandantului, trebuie găsite manevrele posibile de orientare, cunoaşterea rutei de zbor, a traseului, cum îi zicem noi. Legătura prin fonie între noi şi sol se întrerupsese, n-aveâm nicio indicaţie de la staţiile radio. Cerul era ca smoala şi trăsnea din două în două secunde. Pe geamuri, din cauza ionizării puternice, apăreau flăcări, care se ramificau pe luciul sticlei.

— Era feeric!

— Da, da. Aş fi vrut să te văd acolo, atunci.

Grig sorbi ultima picătură de cafea, apoi continuă:

— De pe coiful locatorului pornea un fascicol de raze, ca un reflector. Imagineâză-te aflat la 7 000 metri, ştiind că eşti în miez de noapte şi sub tine ai numai stânci.

— Şi mai departe…

— După două ore şi jumătate de zbor, în astfel de condiţii am venit la aterizare, la Kuweit. Am reuşit să intrăm în legătură radio doar cu zece-cincisprezece minute înainte de aterizare.

— Ai devenit zgârcit la vorbă, Grig, parcă citeşti o stenogramă.

— Nu mă întrerupe. Ce-ai vrea să-ţi spun? Ori. Cum ai vrea să-ţi spun?

— Lasă că e bine, zii mai departe.

— Unde am rămas? Nu-mi place să mă întrerupi. Ei bine, chiar şi în aceste condiţii – continuă Grig simplu – trebuia să ajungem la capăt. Vedeam numai săgeţi de foc pe botul motorului, la vârfurile planurilor. Esenţial e să nu te pierzi. Să-ţi păstrezi sângele rece, calmul. Eram cu un echipaj bine pregătit.

— Spune drept, nu ţi-a fost frică?

— În general nu se creează panică la bord, dar, până la urmă, tot om eşti. În cabină se face linişte, toţi stau cu ochii pe aparatele lor şi le supraveghează. Atunci nu se mai vorbeşte. Doar comandantul dă indicaţii. Rar, câte unul alcătuieşte un raport succint: „motoare, normal”, „tensiune în instalaţii normală”. Avionul era zgâlţâit cumplit. Când fulgerele izbucneau lângă noi, câteva secunde nu mai vedeam aparatele de bord. În cabină, ştii, e o lumină difuză. Lămpile „ufo” – ultraviolete, excită fosforul de pe cadranele aparatelor. Nu mai vedeam nimic, eram orbiţi de plesnetul fulgerelor.

— Grig, nu mai am ţigări.

— Poftim… Trebuia. Să mergem tot înainte. Înapoi ştiam ce era.

— Sub voi?

— Sub noi? Solul era lunar, stânci şi praf.

— N-aveaţi un aeroport de refugiu unde aţi fi putut ateriza?

— Aeroporturile de la Şiraz şi Ispahan, unde eventual am fi putut merge, erau închise. De obicei, la Kuweit, vizibilitatea e de peste zece kilometri. Acum era de aproximativ şapte sute de metri. Turbulenţa a ţinut până am pus roţile pe betonul pistei.

Grig tăcu.

— Cred că a fost mai mult o amerizare decât o aterizare,

şopti Daniel.

— Asta-i cuvântul potrivit. Într-adevăr, a fost mai mult o amerizare.

Şi iar tăcu. Grig era în spaţiul şi timpul de atunci. Daniel asista la o regresiune în timp a prietenului său. Dar Grig îşi reveni brusc. Ochii lui cu reflexe scurte de oţel, îl priveau pe Daniel zâmbind.

— Cât a durat toată povestea asta? întrebă Daniel, parcă obişnuit cu vorba laconică, simplă, directă a marilor piloţi, vorbă care ascunde fapte, întâmplări, în care sunt confruntaţi permanent cu nonexistenţa.

— A durat vreo două ore. Infernal de mult... Lumina violetă din cabină, cu trăsnetele de afară, cu sclipirile, cu focurile de pe geam, toate laolaltă creează o stare de foarte mare încordare. Consumul de energie nervoasă este maximum. Toţi, tot timpul, cu ochii pe aparate...

— Spuneai că ţi-a fost teamă...

— Păi, da! Om eşti. Dar poţi să-ţi învingi teama prin apr*cierea exactă a fenomenelor, a situaţiei în care te afli

— Totuşi, nu uit acele impulsuri primare...

— Există, fără doar şi poate, impulsurile primare ale insului dar le poţi anihila prin superioritatea ta ca individ.

Apoi, după o pauză:

— Astfel de situaţii le poţi întâlni o singură dată în carieră.

— Într-o carieră destul de bogată, pare-mi-se.

— Mai mult sau mai puţin, făcu Grig cu amărăciune. Hai să mergem, s-a făcut târziu.

S-au despărţit la Casa Scânteii. Îi adusese Pascal cu maşina sa de culoarea oului de raţă. Grig a vrut să coboare aici. Voia să fie singur. Daniel şi Pascal n-au stăruit să-l reţină. Ştiau că va rătăci ore în şir în regiunea marilor lacuri.

După ce intrară pe Şoseaua Kiseleff, Pascal zise:

— Ar fi trebuit să-ţi mai povestească un episod. Sau două.

— Care?

— A avut nişte aterizări în limită de combustibil.

— Ce Dumnezeu să fac, izbucni sincer Daniel. Despre voi ar trebui să scriu câteva cărţi, nu una. De pildă, numai despre Grig s-ar putea scrie o carte întreagă.

— Şi nu este singurul, zâmbi Pascal. Mai sunt câţiva ca el. Cel puţin ca el. Scrie, lumea nu ne prea cunoaşte. Scrie cât poţi. Nu ţi-au intrat zilele în sac.

— Cine ştie?

Pascal opri, Daniel coborî şi se îndreptă spre staţia autobuzului 126. Se făcuse noaptea de-a binelea.

Daniel a trebuit să plece a doua zi la Ploieşti. Găsise un mesaj, prin care era anunţat că starea sănătăţii mamei sale, şi aşa destul de precară, se înrăutăţise. Ascita recidivase. Trebuia făcută iar o puncţie.

Sărmana. Ce rezistentă fusese în tinereţe, apoi în anii de maturitate, şi cum se pi'ăbuşise acum. Ajunsese o umbră, o sfântă umbră, care mai plutea prin odaie, cu pântecul dilatat de lichidul care se refăcea îngrozitor de repede după fiecare puncţie. Şi cât se ruşina de noi, copiii, şi de lume, s-o vadă la vârsta sa înaintată, cu pântecul acela enorm, ca de femeie gravidă în ultima lună înainte de naştere. Nu mai voia să iasă pe stradă, nici prin grădina din jurul blocului. Se simţea ruşinată, umilită.

Din gară, îi telefonă în grabă lui Pascal şi-l rugă să amâne întâlnirea pe care o avea în acea dimineaţă la detaşamentul însoţitorilor de bord. Îi va anunţa din Ploieşti când se va putea reîntoarce.

Pascal spusese:

— Du-te liniştit, rezolvă ce poţi rezolva. Aici, oamenii te aşteaptă. Îţi doresc să fii tare,

Şi Daniel, deşi nu văzu, ştia că Pascal strânsese pumnul, lăsând liber, în sus, policarul, semnul aviatorilor că totul este în ordine.

Trenul nu făcu decât patruzeci şi unu de minute până la Ploieşti. Daniel însă nu mai avea răbdare. Fumase ţigară după ţigară. Pe o peliculă interioară se perindau imagini, frânturi de imagini din anii copilăriei. Se suprapuneau, se

întretăiau, uneori în linii groteşti, aberante, cu cât înaintau, vertiginos înaintau, înspre anii din urmă, ultimii.

— Doamne, ce puţin am stat alături, exclamă obsedat de starea mamei. De la cincisprezece ani, de când s-au mutat ai mei la Braşov şi am rămas singur încă doi ani în Ploieşti, cât timp am trăit în preajma lor? După aceea au urmat anii de facultate, iarăşi departe de familie, apoi însurătoarea, despărţirea, oarecum definitivă, revederea sporadică între două trenuri, moartea tatei acum unsprezece ani, prăbuşirea, lentă şi dificila refacere... Şi acum, mireasa neagră cu voaluri fluturânde peste apartamentul modest din zona gării Ploieşti-sud.

Trenul intră şuierând, cu scrâşnet lugubru de fierărie, şi opri, şarpe enorm, înţepenit brusc de-a lungul peronului. Sări din vagon înaintea celorlalţi călători, coborî scările în fugă, străbătu spaţiul boltit al tunelului, urcă şi ieşi în faţa gării, căutând inutil un taxi, cu toate că până la casa mamei sale nu făcea mai mult de opt-zece minute. Nu ezită şi străbătu în fugă scuarul, printre pietoni şi autobuze, intră pe o alee laterală bulevardului boliit de castani enormi, pe care, în anii primi ai adolescenţei venea de la liceu – am fost cândva adolescent, a trăit cândva tata, era sănătoasă mama! — ieşi în strada Democraţiei mărginită de sferele verzi ale salcâmilor foarte tineri, zări cupolele mici ale bisericii Sfintui Pantelimon (cupola mare se prăbuşise la cutremurul din 1940 şi nu mai fusese refăcută), intră pe o altă alee şi ieşi în lungul şirurilor de blocuri cu patru etaje, zări imediat linia verticală a blocului care i se părea înclinată după dezastrul de la 4 martie 1977, urcă în salturi cele câteva trepiede la intrare şi sună la uşa apartamentului numărul 17 de la parter. Inima îi bătea aritmie şi privea, de ore în şir parcă, uşa din faţa sa, vopsită fără gust, într-un vişiniu închis. Nu auzi paşii, în sfârşit uşa se întredeschise şi apăru silueta uscată a mamei, eu pântecul boltit enorm. Ochii căprui, de o frumuseţe, cândva,. De madonă, licăreau stinşi. Obrajii îi erau supţi, pometii ieşiţi, părul cărunt, cărunt, prins cu trecută

eleganţă, pielea uscată, pergamentată, măslinie.

— Ai venit, maică! rosti cu glas şi priviri înviorate.

— I Am venit, mamă. Sărut mâna.

Se îmbrăţişară, stânjeniţi. Mâinile bătrâne, osoase, mângâiau chipul prelung şi aplecat al lui Daniel, tâmplele scobite, peste care cădeau libere şuviţele lungi.

Din holul mic şi întunecat intrară în camera cândva a părinţilor, acum numai a mamei, odaie dreptunghiulară, încăpătoare, luminoasă, cu miros proaspăt de lenjerie curată, cu perdele albe, vele întinse în faţa arbuştilor plini de sevă şi a plopilor zvelţi, care se vedeau dincolo de fereastra largă şi înaltă.

Daniel îşi roti privirea prin încăpere, şi surise trist, constatând strădania mamei şi a surorii sale de a atenua urmele cutremurului. Tablourile fuseseră luate de pe pereţi, iar crăpăturile lungi, înclinate, de la linia plafonului în podea, tânjeau sinistru cu tencuiala căzută. Doar icoana mai atârna pe zidul dinspre răsărit, dezvelit până la cărămidă. Covorul fusese luat şi pe parchet aşemută o iută cu ţesătura străvezie.

— Ce faci. Măicuţă? Cum te mai simţi?

— Ştiu şi eu ce să spun, maică î Dacă n-aş fi „balonat. A” nu m-aş simţi atât de rău.

— Lasă, mamă, se rezolvă şi de data asta, zise Daniel neconvins, dar simulând o voioşie forţată care nu scăpă ochiului mamei. — Ţi-ana păstrat şerbet de trandafiri, spuse după o scurtă tăcere, mama. Ştiu că-ţi place. Din copilărie îţi plăcea.

— Da, mamă, îmi place… de atunci… din copilărie.

Şi umbra se ridică de pe canapeaua pe care se aşezase, trecu pe lângă Daniel, nu-l privi şi ieşi în holul întunecat.

Daniel închise ochii, înţepenit pe scaunul fără spătar. O bună parte din mobilier fusese evacuat după cutremur, când comisiile care se perindaseră spuseseră că blocul trebuie consolidat, fiind atinsă – cum se afirmase cu un termen care ieşise din anonimatul lingvistic al specialiştilor – structura de rezistenţă. De atunci trecuseră mai multe

luni. De atunci, din seară aceea de 4 martie 1977. În dimineaţa zilei, Daniel sosise dintr-un oraş de provincie din sud-vestul Transilvaniei în Bucureşti. Exact în dimineaţa acelei zile, minat de forţe necunoscute parcă. Nu rămăsese în Bucureşti însă decât două ore chemat telefonic la Ploieşti, unde mama sa zăcea cu febră suspectă de aproape două săptămâni. Bătrâna lui mamă îi ascunsese boala, până când n-a mai putut rezista fără ajutorul lui. Şi îl rugase să vină, ca de atâtea ori, în astfel de împrejurări, care deveniseră tot mai frecvente în ultimii ani. Şi el venise. Sosise spre prânz. Îl căutase îndată pe doctorul P. „, fost coleg de la „Petru j? i Pavel”, medic cu renume, care o mai îngrijise cu multă şi atentă bunăvoinţă pe mama sa. Ca şi pe tatăl său, în ultimele luni de viaţă, în acea vară de acum doisprezece ani. Daniel se înţelesese cu doctorul P... să o consulte a doua zi, în 5 martie dimineaţa, şi să-i facă o radioscopie. Îi cunoştea boala, plămânii slăbiţi.

Şi astfel trecuse după-amiaza, venise seara zilei de 4 martie 1977. Erau cu toţii în casă: mama, Daniel, sora lui, soţul acesteia, Codruţ, un copilaş voinic de şapte ani şi o altă soră a lui Daniel, venită de la Bucureşti de câteva zile. Lumina din plafon ardea voalat, să nu supere făptura slabă şi bolnavă, care zăcea pe pat. Se părea că îşi spuseseră tot ce nu ştia fiecare de la ultima lor întâlnire din toamnă. Şedeau în jurul mesei pătrate, în odaia mamei, Daniel, cele două surori şi cumnatul său. Codruţ, ca de obicei, pe jos, într-o joacă gălăgioasă, insensibil la mustrări. Daniel, îngrijorat, privea făptura puţină ascunsă sub pled, cu liniile osoase, proeminente. Cercetă cadranul ceasului. Ora nouă şi cincisprezece minute seara. Mama Eu scuturată de un acces prelungit de tuse. O tuse seacă. Privind neputincios, se ridică şi vru să aducă din bucătărie, de pe aragaz, ceaiul cald din flori de tei.

Atunci se petrecu ceva nedefinit. Odaia începu să se scuture. Parcă gigantul animal protoistorie, pe spinarea căruia se aflau, dădea semne că se trezeşte dintr-un somn letargic. Simţi cum odaia se înclină, spre dreapta şi spre

stânga. Lampa atârnată în plafon porni un balans bezmetic la capătul firului metalic lung, izbind tâmpla lui Daniel. Toţi erau în odaie, dar Daniel fu singur. Pereţii au început să trosnească, un praf înecăcios se răspândi în încăpere din tencuiala zidurilor. Abia atunci se smulse din loc, deschise vertiginos uşa spre holul întunecat, voi să deschidă şi uşa de la intrare, dar era încuiată. Încercă să o descuie, nu reuşi, îşi dădu seama că răsuceşte cheia invers, nu fu în stare să-şi coordoneze mişcarea, veni cumnatul său, care îi descuie, Daniel smulse uşa şi ţâşni, prin holul blocului, spre ieşire. Ceilalţi rămăseseră în casă. Daniel regresase în timp. Revenise în anul 1940, în acel noiembrie. Era elev la liceu, locuia în gazdă. Simţise cutremurul de la primele mişcări, se trezise din somn şi ieşise cel dintâi în curtea cu porni tineri şi rari. Atunci reuşise să descuie de îndată uşa. Se agăţase de trupul firav al unui pom şi privea cerul luminat ciudat, în vreme ee în dreapta lui se prăbuşeau cărămizi. De aceea, şi acum se simţea singur. Se reîntorsese în timp.

Pe scările de la intrarea blocului, s-a oprit. Privea mulţimea de locatari adunată în grupuri. Privea şi nu vedea decât imagini din acel noiembrie 1940. Înaintă în stradă. Simţea că a început să se rotească în jurul său, legănat. (Mai târziu, un student de la arte plastice îi spusese că se învârtea şi părul lung îi flutura desprins de pr tâmple într-o mişcare circulară). Cerul se înroşise înspre combinatul chimic de la Brazi. O lună plină, rotundă, ireală era pe boltă, în stânga turlei mici de la biserica Sfântul Pantelimon. Auzi un glas de femeie:

— Valentin, scoateţi-o pe doamna Elisabeta din casă!

Valentin, scoateţi-o, e bolnavă, pe pat!

Abia atunci s-a trezit. A revenit din acel îndepărtat noiembrie 1940 în acest 4 martie 1977. Ca un corp catapultat, Daniel a ţâşnit din stradă pe treptele blocului, a dispărut în interior şi a intrat în odaia mamei. Becurile rămăseseră aprinse. Din uşă, văzu cum cele două surori o îmbrăcaseră pe mama bolnavă şi o sprijineau să îasa din casă. Furia, bezmetic dezlănţuită, se potolise. Au ieşit în

stradă. Oamenii, ieşiţi încet din spaimă, începuseră să discute, să vocifereze. Cineva a zis:

— Gata, s-a terminat! Să intrăm în casă.

— Nu! Nu intraţi! strigă altcineva. Cutremurul se repetă.

Copiii plângeau. Undeva, sus, o fereastră se deschise şi se văzu praful înecăcios desprins din molozul tencuielii plutind în odaie. Oamenii au început să comenteze:

— S-a prăbuşit cizmăria din colţ.

— Biserica e toată crăpată, turlele, zidurile. Se va prăbuşi. Nu mai rezistă.

— La nord s-au prăbuşit blocuri. Sunt zeci de morţi.

— Radioul! Ce transmite radioul?

— Nimic. Posturile, s-au oprit.

— Eu nu mai intru în casă. Dorm în stradă.

— Copiii!… Se îmbolnăvesc copiii!

— Mai bine bolnavi, decât sub dărâmături. Cutremurul se repetă.

Cineva a adus un scaun de lemn şi i l-a întins lui

Daniel.

— Să şadă marna. E bolnavă.

Cumnatul lui Daniel veni din casă cu un pled în care a înfăşurat-o. Daniel a pus mâna pe fruntea mamei. Era rece, asudată. Atunci a apărut silueta unui bărbat masiv, om bun, care a spus:

— Veniţi la noi, nu e avai’iată decât o cameră, nu stăm la bloc. Mama e bolnavă, n-o puteţi ţine toată noaptea în stradă.

Era soţul unei asistente medicale în vârstă, care îi făcea injecţii bătrânei.

Au plecat cu toţii într-acolo. Au stat toată noaptea într-o încăpere joasă, şapte inşi, ânghesuiţi pe scaune, la lumina unei lămpi cu petrol, odaie încălzită indirect de la un loc din bucătărie. Mama fusese întinsă pe singurul pat existent. Soţul infirmierei pleca şi revenea cu veşti din ce în ce mai cumplite. Case care nu mai existau, blocuri năruite, oameni morţi, răniţi, rămaşi pe drumuri, fără adăpost.

A doua zi, după o noapte nedormită, au revenit acasă

Mama avea febră mare. Mergea înfăşurată în pleduri, sprijinită de-o parte şi de alta. Ciorapii, desprinşi, alunecaseră pe picioare până la gleznă. Avea frisoane. În apartament, toate încăperile erau avariate, tencuiala căzută de pe pereţi. Sora care. Avea familia la Bucureşti, reuşi, în cele din urmă să vorbească la telefon.

Când soţul ei a aflat care era starea apartamentului (era inginer constructor), a urlat în receptor:

— Sunteţi nebuni de mai rămâneţi acolo? Plecaţi imediat! Să nu vă apuce noaptea. În centrul Bucureştiului e dezastru.

Şi au plecat la o mătuşă care şedea într-o căsuţă în oealaltă parte a Ploieştiului. De-abia au găsit un taxi. Au rămas acolo, la aceşti oameni de suflet, vreo zecedoisprezece inşi, înghesuiţi în două cămăruţe şi un hol, vreme de câteva săptămâni. Peste câteva zile, mama a fost internată în spital, cu dublă congestie pulmonară.

Daniel a plecat după şaptesprezece zile în orăşelul din sud-vestul Transilvaniei. Dacă voise cândva să se -mute de aici, acum a renunţat definitiv.

Datorită doctorului P… mama y s-a restabilit. N-a vrut, nici ea, nici sora cea mică a lui Daniel, cu toate insistenţele, să se mute la Boldeşti.

Acum au trecut câteva luni. Spaimele au rămas. Mai ales la căderea serii. Oamenii au început să uite, ori simulează că au începui să uite.

Mama îşi revenise oarecum, dar făcuse ulterior o complicaţie – ascită. La interval de două săptămâni, doctorul P… îi făcea puncţie şi de fiecare dată scotea câţiva litri de lichid.

— Nu există niciun medicament care să oprească formarea lichidului? îl întrebase disperat Daniel pe doctor. Poate aş reuşi să-l procur. Din orice parte a lumii

— Nu există, dragul meu, fu implacabil răspunsul

— Şi atunci?

— Atunci?!

— Ţi-am adus dulceaţa de trandafiri. Ce ai, nu ta simţi

bine? rosti cu vooe stinsă bătrâna lui mamă.

Ca întors de pe alte tărâmuri, Daniel tresări. Încercă un zâmbet

— Îţi mulţumesc, mamă. Nu, n-am nimic, poate sunt puţin obosit. Voi dormi bine, minţi Daniel, care retrăia, ori de câte ori poposea la Ploieşti, spaimele ascunse din noaptea năprasnică de 4 martie. Ştii ce bine mă odihnesc şi cât de mult mă refac la dumneata, continuă el, fără ca de data asta să roşească.

Peste trei zile Daniel a revenit în Bucureşti. Iată ce a notat în caietele sale:

„L-am revăzut pe Grig. I-am povestit pe larg, pentru că a stăruit, ce s-a întâmplat la Ploieşti în timpul cutremurului. Nu i-am ascuns nimic. Se pare că m-a înţeles şi nu mi-a aruncat în obraz cumplitul stigmat al laşităţii.

— Da, a murmurat el, sunt clipe în care nu mai raţionezi. În momentul în care ai raţionat, afară, în stradă, la strigătul acelei femei, te-ai reîntors în odaie, deşi cutremurul, parcă spuneai că nu se terminase.

— Nu mai sunt sigur, N-aş fi în stare să jur că aşa a fost.

— Ciudat, dar unica explicaţie este alunecarea ta în timp, în noiembrie 1940. Da, asta el

Şi n-am mai discutat despre acel episod, cu toate oă şi-a dat perfect de bine seama, nu se putea ca un om oa el să nu-şi dea seama, că pentru mine devenise aproape obsesie.

Câteva zile n-am mai fost la Otopeni şi n-am mai văzut pe nimeni. Cu Pascal am vorbit la telefon.

Nu te lăsa doboiit, a zis el. Să ştii că vin să te fef.it din bârlog. Te-aşteaptă fetele.

Da, ştiam, m-aşteptau stewardesele. Îmi promiseseră, între intervalele de zbor, o dimineaţă ori o după-amiază.

Am lecitit apoi ce mi-a povestit Grig, mi-am notat totul aşa, brut, cu toată prospeţimea cu care au fost rostite frazele. Uneori puţin dezlânat, dar niciodată cu emfază. Nu, niciodată. Iată.

„Timpul de zbor de la Abbu-Dhaby la Bucureşti se prelungeşte cu o oră şi jumătate faţă de zborul de la

Bucureşti la Abbu-Dhaby, datorită vântului de faţă. De la Luxor, spre Valea Regilor, viteza se reduce din această cauză la jumătate. Într-o astfel de situaţie se întâmplă să-ţi ataci rezerva de petrol. Manevrele trebuie' limitate. Nu-ţi mai poţi permite, de pildă, zone de aşteptare. Datoria îţi impune să informezi organele de trafic că te afli în situaţie critică cu gazul şi ceri să ţi se acorde prioritate la aterizare. Celelalte avioane, care sunt pe sus, fac tot ce pot să-ţi vină în ajutor. E normal. Dai tot felul de indicaţii – prin radio, fireşte – îţi exprimi opinii. Ce mai încoace şi-ncolo, îţi vine să ieşi pe geam şi să-i dai o găleată de petrol.

într-un atare impas, poţi ateriza să iei gaz. Dar poţi ajunge la destinaţie, în condiţii de securitate maximă, cu rezerva de gaz însă consumată pe jumătate sau chiar mai mult. Poţi s-o faci? Da, poţi, dar o faci pe răspundere proprie. Nimeni nu te-ar absolvi dacă s-ar întâmplă un accident.

Trecând de Atena mai aveam doar patru tone de petrol. Condiţiile meteo, bune, ne-au permis să aterizăm la Bucureşti. Chiar dacă se închidea Otopeniul, rămânea aeroportul de la Băneasa.

Am aterizat în pană de petrol. Se aprinsese becul de semnalizare încă de la Sofia. Zburam foarte sus, am venit în zbor planat. Am exploatat minunat figura asta care îţi permite un consum minim de combustibil. Era timp frumos, o noapte înspre dimineaţă. Vrei. Poate să mă întrebi de ce n-am aterizat să mă alimentez. O puteam face, hi Cairo, de pildă. Dar asta implica cheltuieli, niscai dolari în spinarea statului, taxe, plus gazul. Cam vreo 600 de dolari. În cui'sa asta s-a realizat şi o economie de petrol. Tot zborul, de la Atena la Bucureşti, a durat o oră şi jumătate1'.

Mai departe nu mi-am putut descifra notele, pe un spaţiu de aproape o jumătate de pagină...

„Veneam de la Londra. Am luat şaisprezece tone de gaz. Unul dintre noi a zis să luăm mai mult, că doar nu-l ducem în spate. Zborul a decurs normal până aproape de Otopeni.

Aici n-a mai fost bine. Un maxim barometric pe ţară a produs ceaţă imediat la lăsarea serii. Am încercat aterizarea, dar nu s-a putut. Aeroporturile Otopeni, Băneasa şi Sofia au fost închise. Am luat hotărârea să ne ducem la Istambul. Am cerut aprobare pentru aceasta. După încuviinţarea autorităţilor, diplomatice şi aeronautice, am plecat într-acolo. Am intrat într-o zonă de aşteptare la Istambul, foarte aglomerată. O mare parte a Europei era acoperită de ceaţă: Sofia, Belgrad, Frankfurt, astfel că o mulţime de avioane, ca şi noi, veniseră să aterizeze aici. Din această cauză turcii au declarat aeroportul închis tehnic, iar avioanele în zbor au fost rugate să se îndrepte spre alte zone de aterizare. Noi atacasem rezerva de petrol, datorită zborului peste calcule. Atunci ne-am gândit să mergem la Ankara. Acolo însă e foarte dificil, sunt cote înalte, restricţii la aterizare. Am decis în cele din urmă să mergem la Atena. Era o furtună cu fulgere şi trăsnete, dai* nu mai aveam de ales. Unul dintre noi a zis: «De ce ne băgăm în iadul ăsta?» Am aterizat totuşi la Atena, cu gaz cât să ne mai punem într-o brichetă. Dacă nu am fi luat acea hotărâre de ultim moment nu ştiu ce ne-am fi făcut.”

Aici se termină avatarurile lui Grig. Cele de sus. Pe pământ, vor continua, cine ştie până când. Va mai zbura Grig vreodată?

HORA DOMNIŢELOR

Rodica Neague urcă dezinvoltă în avionul IL-18 YR-IMS care avea să decoleze curând’ de pe aerodromul din Bruxelles cu destinaţia Constanţa. Era vară, o splendidă zi de august. Cerul senin, înalt, tonic. Zbura de mult timp alături de celelalte două stewardese, Simona Mihai şi Angela Stancu. Se crease între de o relaţie aparte. Se vedeau deseori şi după înapoierea din cursă, în răgazul dintre două plecări. Fiecare îşi cunoştea bine atribuţiile şi se înţelegeau în cuvinte puţine. Trecuseră prin momente dificile care le uniseră şi le tăcuseră să înţeleagă că sus un destin comun le guverna existenţa. Toate trei, ca de altfel multe dintre stewardese, se angajaseră la TAROM cu gând

să rămână un an sau doi, cel mult trei, atrase de mirajul călătoriilor. Voiau să cunoască ţări, oraşe, oameni, să vadă, să-şi umple sufletul de necunoscut. Unele prindeau dragoste de profesie şi rămâneau. Altele nu rezistau. Nu era uşor. Zborul pe rute lungi, uneori chiar şi pe cele scurte, nu era o simplă desfătare. Dar nu numai dificultăţile care puneau nu o dată viaţa echipajului pe muchie de cuţit constituiau o piatră de încercare. Nu era lesne de suportat comportamentul omului care călătoreşte în interes de serviciu, din pură plăcere sau împins de demonul cunoaşterii.

Rodica Neague învăţase psihologia călătorilor. Chiar dacă **1**l-ar fi ştiut cărei ţări, ori naţionalităţi aparţine cel care urcă în avion, după câteva minute de zbor ar fi putut spune dacă este francez, englez, german, arab. Părerile ei despre pasageri erau bine compartimentate, deprin sese caracteristicile esenţiale ale modului lor de a reacţiona. Înzestrată cu un simţ intuitiv deosebit şi un fler aparte ajunsese la certitudini. Dacă un interlocutor ar fi întrebat-o: „Ai văzut Luvrul, Muzeul de artă modernă ar fi răspuns întrerupându-l: „Nu! Le-am văzut pe dinafară, ca şi1 Sacre-Coeur, Montmartre. Am vizitai mai mult marile magazine. Deşi călătoresc mult, chiar foarte mult, nu am răgaz să văd oraşele. Avem foarte puţin timp la dispoziţie şi ne întoarcem în ţară. Am rămas cu aceste insatisfacţii. Are dreptate Ilie Năstase când afirmă că aşteaptă să-şi termine cariera sportivă ca să poată vedea lumea. Suntem foarte obosite.. Munca la bord e dificilă. Cu o oră şi'jumătate înainte de plecare venim la Otopeni. Cu o oră înainte trebuie să fim la avion. Ne îmbrăcăm, ne luăm lucrurile necesare pentru cursă în geantă. Apoi vizita medicală – tensiune arterială, puls. După aceea luăm în primire, ca. Orice gestionar, nişte bunuri. E vorba de aprovizionarea avionului pentru cursă, mâncare, băutură, în funcţie de direcţia şi durata zborului. Trecem mai întâi pe la vamă şi pe la graniţă şi apoi mergem la avion. Aici verificăm cum a fost încărcat cu alimente şi băuturi, luăm în primire vesela

şi bunurile destinate vânzării (ţigări, băuturi). Controlăm avionul să vedem dacă e bine pregătit pentru pasageri, dacă buteliile de oxigen sunt bine încărcate şi la locul lor. Uf. O mie şi una de treburi. Apoi primim pasagerii care pleacă în cursă. Hei. Pasagerii…" şi Rodica oftează ori surâde. *

„O stewardesă e ca un actor în scenă. Când simte că. Sala palpită **pentru** el, dă tot ce are. Dacă e rece, ori opacă, devine la fel. Se închistează, are trac, nu mai ştie cum să se poarte ca pasagerul să fie mulţumit. Eu vreau să am priză la pasageri, altfel mă simt anostă.

Când în avion sunt pasageri aparţinând mai multor naţionalităţi, le cunosc gesturile, preferinţele, ce ţigări fumează, ce băuturi doresc. Unora le place să fii mai sobră, de o politeţe rece. Altora, surâzătoare. Când se urcă în avion, ştii cu cine vei călători. Sunt şi români, dintre cei mai voiajaţi, care vorbesc numai în limbi străine. Dar îi recunosc. Alţii îşi pigmentează fraza cu expresii ori cuvinte străine.

În fond pasagerii sunt invitaţii noştri. Vrem să fim nişte amfitrioni desăvârşiţi. Când e cazul, le venim în ajutor. Trebuie să avem grijă de sănătatea lor, de viaţa lor. La nevoie să deschidem uşile, să evacuăm avionul. Indiferent de ceea ce se petrece în sufletul nostru, şi nu e. Atât de uşor, le distragem atenţia în momentele de tensiune, prin surâs, prin calmul nostru, prin masca pusă pe faţă.

Fiecare cursă îşi are pewestea ei. Veneam odată de la Roma la Bucureşti. La bord era un grup de copii din SUA, însoţiţi de un ghid, o femeie *de origine română. Era plecată de treizeci de ani din ţară. De-ai fi văzut-o cu câtă strădanie căuta să le înfăţişeze copiilor frumuseţea ţării noastre, specificul vieţii noastre. Spunea că intenţione*ază să revină în România, să moară sfici. Glasul pământului, asta e. M-a impresionat.

Şi apoi, e grozav! Pleci din Bucureşti pe zăpadă şi ajungi la Cairo în plină vară. La Moscova e iarnă, la Karachi faci plajă, la Pekin e plus un grad. Climă deosebită, fus orar

deosebit. O, dar Cercul Polar! A fost aşa cum mi l-am imaginat, cum am citit în cărţile din copilărie... În Egipt te plimbi pe cămilă. Noaptea asişti la un spectacol de sunet şi lumină, ascultând voci la magnetofoane, în limbi străine, vorbind despre faraoni, despre construcţia piramidelor".

Rodica Neague anunţă pasagerii prin interfon să-şi lege centurile, le ură bun venit la bordul avionului, preciză înălţimea la care vor zbura şi estimă timpul de zbor şi ora sosirii la Constanţa. Se părea că totul va decurge normal, în cabina echipajului, pentru stewardese, pentru pasageri.

Dar exact la cinci minute de la decolare o pânză de fum, însoţită de un miros de ars, se răspândi în avion.

O clipă tăcerea stăpâni, îi îngheţă pe toţi. Apoi se destrăma, în reverberaţii.

— Ce s-a întâmplat?

— Parcă arde ceva!

— Domoliţi-vă, unde vedeţi că arde?

— Important este să ne păstrăm calmul!

Sângele rece al pasagerilor domină. Rodica Neague străbătu cu paşi mari culoarul şi deschise uşa cabinei echipajului:

— Ce este? Ce arde?

— Arde pe dracu! Unde vezi că arde? răspunse comandantul.

Pe chipul aviatorilor era vădită neliniştea, îngrijorarea. Niciun bec roşu nu se aprinse în cabină. Nu se ştia deci de unde pornise defecţiunea. Nu se putea localiza pericolul care se vădea iminent.

— Spuneţi pasagerilor să-şi pună centurile. Pregătiţi trapele. Facem o aterizare forţată, rosti dur, laconic, comandantul echipajului. Ce mai stai? adăugă, văzând că şefa de cabină înţepenise, curbată deasupia scaunului mecanicului de bord.

Rodica Neague îşi. Reveni. Era speriată. Într-o astfel de situaţie, când nici echipajul nu ştia ce se întâmplă, nu putea rămâne calmă. Se temea de ceea ce putea să urmeze. „La aterizare, avionul poate lua foc, dacă asta nu se va

întâmplă sus”, gândi, simţind o limbă de gheaţă alunecându-i pe ceafă. Tâmplele, acoperite de şuviţe negre, strânse în coc, i se umeziră. S-a întors la celelalte două stewardese, clătinându-se. Le comunică ordinele comandantului. Le îndepliniră întocmai. Fără să-şi dea seama că se expune ridicolului, Angela Stancu porni printre pasageri oferindu-le bomboane. Unii luau, alţii refuzau politicos.

Rodica Neague deschise uşa la cabina echipajului şi raportă îndeplinirea dispoziţiilor date. Aviatorii erau neliniştiţi.

— Bine. Du-te. Legaţi-vă şi Voi. Începem coborârea de avarie.

Abia şi-au legat centurile, că avionul s-a şi înclinat cu botul spre pământ. Motoarele urlau, fuleurile de aer despicate şuierau pe lângă fuselajul avionului de parcă ar fi vrut să-l descojească bucată cu bucată.

Când nu se ştie de unde provine defecţiunea, neliniştea, îngrijorarea iau proporţii mari. Rodica Neague avea încredere în echipaj. Comandantul era un om experimentat. Totuşi nu Lşi putea reţine zvâcnetul nebunesc al inimii. Simţi că arcada dreaptă se umflă, gata să plesnească. Ochiul drept îi lăcrima în neştire. Panta de coborâre era foarte accentuată. Aerul se materializase şi se prelingea pe hublouri în fâşii lungi, zgâriindu-le. Perdeaua de fum era mai densă. Elicele vâjâiau, înşurubându-se cu ţipăt în spaţiu. Comunica cu cabina prin fonie. Nu îndrăznea să meargă la comandant, chiar dacă şi-ar fi putut menţine echilibrul în unghiul acela. Viaţa tuturor era în mâna, în creierul celor cinci oameni din cabina strimtă a avionului IL-18. În astfel de momente gândul tinerelor femei îmbrăcate în albastru fuge vertiginos spre pământ, acolo unde le aşteaptă familia. E clipa de confruntare, în care simt că sunt ameninţate brutal, fără putinţă de apărare, de o forţă care le depăşeşte. Atunci au sentimentul că se face un transfer al morţii dintr-un timp incert într-unul circumscris.

— Copilul meu! ţipă Simona. Împlineşte azi şase ani.

Părul i se desfăcuse din agrafe şi îi acoperise faţa. Nu-l înlătură.

Avionul şuiera monstruos, infernal.

— Nu mă-ngrozeşte moartea, spuse Simona. Dar nu vreau ca fetiţa mea să-şi lege aniversarea de ziua morţii mele. Asta nu vreau! strigă zbătându-se.

Rodica nu putea să se gândească nici la ea, nici la cei de-acasă, care o aşteptau. Trebuia să-şi depăşească propria spaimă. Reuşi. O privi pe Angela. Blondă, cu chipul oval şi linii distinse, şedea pe strapontină, palidă, cadaverică. Nici de la ea nu avea să aştepte vreun ajutor. Se va descurca singură. S-o readucă mai întâi la realitate pe Simona.

— Azi are şase ani? N-am ştiut. Diseară te bem!

îşi dădu seama că vorba suna fals. Nu-şi văzu zâmbetul, un rictus care o desfigură aproape. Gândul că fetiţa Simonei nu-şi va mai putea aniversa anii fără a fi mereu tulburată de moartea mamei, survenită în aceeaşi zi, o cutremură. Ori Rodica se agăţase inconştient de acest fir, ca să-şi uite propriile gânduri. Dar dacă nu te gândeşti că trebuie să scapi, înseamnă că nu îţi reaminteşti viaţa trăită. Unde sunt propriii ei ani, unde fug acum, în clipa asta?

Comandantul alesese cel mai apropiat aeroport, cel de la Frankfurt, unde avea să aterizeze peste câteva minute, Rodica privi prin hublou. Se zărea pământul către care avionul şuierând, rupând aerul, încorporându-l, se îndrepta într-un unghi foarte ascuţit. Respiraţia îi devenise greoaie. Sub tâmpla dreaptă părea că se zbate un vierme hâd. Iar pielea i se umflase, dându-i senzaţia că va plesni.

Avionul reveni la orizontală. Trenul de aterizare fu scos cu un bubuit înăbuşit, roţile atinseră pista aerodromului.

Coborî rea de avarie durase nouă sau zece minute. Aterizarea a decurs normal. Rodica a deschis uşa avionului şi, împreună cu celelalte două stewardese, a evacuat pasagerii. Cu ajutorul personalului tehnic de la sol, pus la dispoziţie de autorităţile aeroportului german, a fost depistată defecţiunea. O bobină se arsese, dar becul de semnalizare se defectase, astfel că nu s-a putut localiza

neregula. Peste câtva timp. Silueta masivă a păsării metalice plutea, eliberată de spaime, pe cerul albastru.

Când avionul ateriză pe aeroportul internaţional „M. Kogălniceanu" de la Constanţa, după ce pasagerii se îmbarcară în autobuze, iar personalul navigant coborî, un grup de bărbaţi îmbrăcaţi în salopete maro, echipa de întreţinere de la sol, veni să ia nava în primire.

— Am auzit că aţi avut de furcă după Bruxelles, tovarăşe comandant, zise şeful echipei, un bărbat care părea trecut de cincizeci de ani, dar care nu avea în realitate decât patruzeci şi cinci. Faţă suptă, păr des, cărunt, mustaţă tip Charlie Chaplinlab, osos, cu tendoane pronunţate.

— Un fleac, nene Tudor, dar ce emoţii ne-a dat! S-a remediat la Frankfurt. Veţi găsi în jurnalul de bord. Tot ce pot să-ţi spun în plus este că…

Şi comandantul aeronavei continuă să le expună pe scurt dificultăţile survenite în timpul zborului.

— Băieţi, zise nenea Tudor, adresându-se colegilor săi, acum la treabă, aşa cum ştiţi voi.

Cei cinci specialişti se urcară în avion şi verificară, cu deosebită minuţiozitate nava, timp de două ore, mecanicul având, ca de obicei, cel mai întins câmp de activitate. Apoi au completat fişa de pregătire şi control.

— Ne ferim de rutină, obişnuia să spună nenea Tudor: Remedierea defectelor o facem cu schemele în faţă. Pe umerii noştri apasă răspundere, nu glumă. Dacă greşim, avionul cade. Noi suntem anonimii de care atârnă, în parte, securitatea acestei uzine zburătoare, ca şi a oamenilor de la bord.

Nenea Tudor era îmbătrânit înainte de vreme.

— Cei de la exploatare lucrează într-un ritm totdeauna alert. Nava trebuie pregătită de zbor în timp limită. Într-o tură, cam şase ore muncesc într-un zgomot infernal. Aparatele au înregistrat în jur de 200 decibeli. Sistemul nervos, inima, auzul sunt solicitate la maximum.

După două ore, avionul era verificat şi găsit apt de zbor. Putea să plece în cursă, pe răspunderea acestor oameni în

salopete maro. Când s-au desprins de avion, o ploaie torenţială de vară i-a udat până la piele.

— N-am fost prevăzători, zise nenea Tudor, să ne luăm cizmele şi pelerinele de ploaie, deşi norii se arătau la orizont încă de când a aterizat cursa de Bruxelles.

Se făcuse seară. Pe terasa hotelului de la „Kogălniceanu”, în jurul mesei, stăteau nenea Tudor şi doi dintre specialiştii personalului tehnic de la sol, Radu, mecanic de avion şi Marin, maistru mecanic. A fost cald peste zL Cursele s-au împuţinat. Când şi când, de, la aeroport sosea microbuzul de serviciu, aducea personalul navigant, ori transportă spre aeroport piloţii şi stewardesele pentru plecarea în cursă. Pe masă, câteva sticle de vin, pachete de ţigări, „Amiral” şi „Snagov”.

— Aici, n-am ce zice, nu te poţi plictisi. Nici noi, nici aviatorii ori stiuardiţele. Ieşi din tură, ori vii din cursă mănânci şi te culci. Ori stai pe terasă. După-amiaza, seara, noaptea. Apoi, reîncepi jocul.

— Eşti cam acru azi, nea Tudore, zise Radu.

— Ca vinu ăsta, zise Marin.

— Nu ştiu ce am, dar de câteva nopţi mă visez tot pă sus.

— Îngeraş?

— Nu. Visez că zbor. Totul decurge normal, până când deasupra unei ape întinse, nu i se văd malurile, o fi fluviu, o fi mare, încep motoarele să se oprească. Şi, să nu râdeţi, eu sunt comandantul navei.

— Cum au păţit cei din Cipru, deasupra Mediteranei.

— Şi cum se sfârşeşte visul, nene Tudore? întrebă Marin. Amerizezi ori aterizezi?

— Niciuna, nici alta. Mă trezesc totdeauna când sunt deasupra mării, ori fluviului. Şi apele sunt atât de albastre şi de verzi, că mă îmbată şi nu mai ştiu să pilotez. Ştiu că înccp coborârea şi atât.

— N-ai zburat nicăieri, nene Tudoi’e?

— Nu.

— Mai ai timp.

— Mult nu prea mai am.

— Deasupra Mediteranei, când mergeam spre Aman, ’ am păţit-o şi eu, zise Radu. S-a pierdut tot lichidul hidraulic.

— Frână, flaps!

— Da. Eram cu un Boeing 707. Comandantul a hotărât să aterizăm pe Beyruth.

— Avarie nu glumă.

— M-a impresionat hotărârea comandantului. De altfel era foarte riscant să meargă la Aman. Ştiţi, poate, acolo pista e scurtă, chiar foarte scurtă şi aeroportul e între munţi. Şi am uitat să vă spun că toată chestia asta ni s-a întâmplat noaptea. Riscam să cădem în prăpastie.

Boeing-ul s-a oprit la capul pistei, fără să se întrebuinţeze frâna de avarie. Au venit imediat să ne tracteze. Au muncit mult în noaptea aceea, eu, mecanicii localnici, care erau grozav de nervoşi. După vreo oră am depistat defecţiunea. A trebuit însă să aşteptăm şase ore să vină magazionerul, să ne dea o conductă cu reperul respectiv. A întârziat. Erau lupte în oraş.

Radu tăcu:

— Şi? făcu Marin.

— După aceea totul a mers strună... Hm, o să ziceţi că mă laud, dar aşa a fost.

— Cum?

— Când a apărut inginerul şef al aeroportului din Beyruth, a zis că nu credea că TAROM-ul să aibă astfel de mecanici,

— Fugi, mă, te lauzi.

— Pe ochii mei, aşa a fost.

Şi cât a plătit TAROM-ul pentru lucrarea asta? zise nenea Tudor.

— Ştii că ai haz? Cui să plătească? Nu ţi-am spus că am făcut-o eu!?

Era plăcut. O adiere cu o undă răcoroasă venea dinspre pădurea de salcâmi tineri. Fluturii zburau în jurul becurilor electrice. Toate meseje de pe terasă erau acum ocupate, înăuntrul cantinei se servea cina. Se discuta, se povesteau întâmplări, se comentau fapte, decizii. Microbuzul de

serviciu venea şi pleca mai rar. Cursele de noapte erau mai puţine.

Radu îşi aprinse o ţigară. Flacăra brichetei îi lumină chipul foarte brunet, ras proaspăt, ochii negri, mobili, mustăţile tăciunii. Era un temperament sudic, uşor irascibil, nestăpânit. Un mecanic de sol conştiincios şi priceput. Avea o statură înaltă, masivă, atletică. Era la întreţinere din 1950. A lucrat pe multe tipuri de avioane civile.:'lL-2, 1L-14, IL-18, IL-62. Pentru Tu 154 a făcut o şcoală de specializare la Moscova, li plăcea să spună, fără prea multă emfază, că trei sferturi din viaţă şi-a petrecut-o pe aeroport. A venit la aviaţie dintr-un sector de muncă unds câştiga mai mult. Nu era făcut pentru „hârţoage". În concediu, se simţea bolnav dacă nu trecea pe la aeroport. Îşi reamintea deseori cum, în copilărie, îşi făcea zmeie de dimensiuni mari şi „zbura" cu de. Ori sărea cu umbrela deschisă de pe magazie, din pom, imaginându-şi că e „paraşutist". „Pot să dorm buştean în zgomotul motorului de avion. Dar când aud o sonerie, ori ceasul deşteptător, tresar şi mă trezesc'1.

o*

fi

în cantină, în încăperea rezervată personalului navigant, la o masă, un grup de aviatori tineri, odihniţi – sosiseră după-amiază' din cursă şi dormiseră câteva ore – uimeau cu lăcomie juvenilă fripturile calde, făcute la grătar sub supravegherea directă a şefului de salon, nenea Oprea, un om de o blândeţe şi o amabilitate deosebite.

Grupul aviatorilor răspândea voioşie. Se vedea că erau pregătiţi pentru o cină prelungită. Unul dintre ei se ridică, dispăru pe o uşă pe unde numai personalul cantinei avea acces şi reveni, nu după mult timp, cu o cutie mare, paralelipipedică în braţe, din care scoase, cu gesturi de scamator, în exclamaţiile entuziaste ale comesenilor, sticlo mici de bere Tuborg. Un pilot blond, adolescentin aproape, destupă câteva sticle, una după alta, şi turnă în pahare.

Pe când radiotelegrafistul se pregătea să rostească un toast, cu paharul ridicat, zăriră două siluete care intraseră

pe uşa care lega cantina de hotel. Unul, bărbat înalt, cu părul castaniu, în şuviţe lungi, întinse pe lângă tâmple, iar celălalt, mai mic de statură, cu ochii negri, luminoşi, faţa prelungă, pielea închisă. Căutau din priviri o masă, ori locuri libere. Toţi se întoarseră spre noii veniţi:

— Poftiţi la masa noastră. Băieţi, aduceţi două scaune. Radiotelegrafistul porni în întâmpinare şi-i aduse, stăruind volubil, în grupul lor.

— Sunteţi tare scumpi, puştilor. Dar vă cam. Înghesuim, zise cel înalt, cuprinzându-i cu privirea sa pătrunzătoare. Să ne aşezăm. Pascal, n-avem ce face.

— Ne-aşezăm, tovarăşe colonel, asta-i situaţia. M-aş fi dus bucuros pe terasă, unde e mai răcoare, şi mai eu seamă fiindcă trebuie să-l văd pe Marin.

— Marin?

— Mecanicul de întreţinere de la Boeing. Băiatul acela osos, care a scos din câmp BAC-ul împotmolit.

— Da, îmi amintesc. Acelaşi procedeu ca în „Aeroportul” cu Boeing-ul prins de zăpadă. Lasă, deocamdată să bem o sticlă de Tuborg cu băieţii şi să mâncăm o friptură.

Se observa uşor admiraţia pe care tinerii o aveau pentru mai vârstnicul lor invitat. Pilotul primea cu oarecare rezervă toată efuziunea aceasta, căutând s-o dozeze cu mult tact şi să canalizeze discuţia pe alt făgaş.

După un timp, lăsând furculiţa din mână şi aprinzându-şi o ţigară, maiorul Pascal zise:

— Nu mai rămân prea mult. Mâine dimineaţă plec în cursă şi vreau să mă odihnesc. Am o treabă cu Marin. Mă întorc îndată.

Şi reveni, intr-adevăr, după câteva minute. Colonelul observase că Pascal dusese cu sine un pachet ceva mai lung.

— Nu mă împac, zise pilotul blond, cu aceste discrepanţe nedorite care s-au creat între personalul navigant, pe de o parte, şi personalul tehnic de la sol, pe de altă parte.

— Să nu-i uităm nici pe controlorii de trafic, observă Pascal.

— Nu, desigur… Ştiu de ce l-ai căutat pe Marin, şi bine-ai făcut.

— Vă referiţi la salarizare? interveni radiotelegrafistul.

— Da, şi nu numai la asta. La anii de pensie, deopotrivă. Şi la altele…

— Dacă, să zicem, continuă Pascal, o indicaţie a controlorului de trafic nu-ţi convine, alegi tu o altă cale, eşti acolo sus şi poţi decide. Dar dacă personalul tehnic de la sol nu-ţi pregăteşte avionul cum trebuie, sus nu ai ce face. S-a isprăvit cu tine, cu avion cu tot.

Unul dintre piloţi zise:

— Am auzit că în nomenclatorul de salarizare nu există denumirea de specialist de aviaţie: mecanic, radiolocaţie, aparate de bord, electricitate…

— Ai auzit bine!

— Şi sunt printre ei oameni de valoare profesională deosebită, spuse Pascal. De pildă Marin. Împreună cu oamenii de la BAC a schimbat într-o noapte un motor. De la nouă seara până la şapte dimineaţa au lucrat întruna. A fost, cred un record mondial. Reprezentantul firmei Rols Royce, când a aflat, a făcut ochii cât castanele şi şi-a informat imediat patronii de la Londra.

— Adevărul e că personalul tehnic român este foarte capabil. Cât am umblat prin lume, spuse un navigator, am putut să-mi dau seama.

îi cunosc foarte bine, interveni mecanicul de bord. Înainte de a zbura, am lucrat la întreţinere.

— Nu e rău deloc, zise pilotul blond, e chiar cât se poate de bine. Cunoşti motoarele ca nimeni altul. Dar… se întrerupse pentru a sorbi din paharul cu bere, te mai vezi cu foştii dumitale colegi?

— Cam rar, rar de tot, recunosc, şi obrajii i se împurpurară. Ştiţi cum e, încercă un fel de scuză, nu prea îmi rămâne timp, când vin din cursă de-abia aştept să merg acasă, să mă odihnesc. Chiar când totul decurge normai la bord, uzura e mare. Se adună oră de oră…

— Ştiu, îl fixă pilotul, totuşi… cred că ţi-ai putea găsi

măcar câteva minute, când te întorci din cursă... Să vadă că nu i-ai uitat.

Pilotul şi Pascal se ridicară de la masă, mulţumind pentru invitaţie. Porniră spre coridorul care ducea în hotel.

— Vreau să telefonez la Bucureşti. Tot acolo este automatul?

— Nu. Nu mai e, răspunse Pascal. L-au desfiinţat.

Pilotul rămase la recepţie, iar Pascal urcă spre camera sa. În holul de la etajul întâi se opri câteva minute la televizor.

Sosise din cursă un echipaj. Aviatorii urcau scările cu aparentă dezinvoltură, glumind cu zâmbet obosit. Ochii lor sunt totul. În ei se vede tot greul drumului. Sclerotica e injectată. Privirile sunt grele. Un halou spre vânăt înconjoară ochiul, răsfrângându-se către pometii obrajilor. Unul dintre aviatori s-a oprit în hol. Priveşte filmul. E o comedie reuşită. Râde copilăreşte, dezvelindu-şi dintâi albi.

Jos, pe terasă, tăifăsuiau nenea Tudor, Marin şi Radu. Ultimul tocmai sublinia un amănunt din cariera lui:

— Schimbarea garniturilor la o jambă de Boeing se făcea la New-York.

— Şi costa vreo 9 000 de dolari, interveni Marin.

— Da, plus taxele, plus staţionarea, adăugă nenea Tudor.

— Ei bine, eu am avut ideea ca treaba asta să se facă la noi, zise Radu. Pe propria mea răspundere.

— Da, dar te-au ajutat doi ingineri şi câţiva mecanici,

— E drept, nu pot nega.

— Aşa îmi place.

Un timp, niciunul dintre cei trei oameni de la sol, cum erau numiţi în limbaj curent, n-a mai scos o vorbă. Tăcoreu rişca să se prelungească. Astfel de momente. Între oameni cu suflet deschis, nu devin stânjeniloare. După ce rugă să i se aducă o cafea („Ce, mă, la oia asta bei cafea, ai de gând să faci noapte albă!?”, exclamase nenea Tudor), Marin zise cu o undă şireată în privire:

— Radule, dar cu BAC-ul ăla, cu picătura ca lacrima, cuni a fost?

— Degeaba râzi, poţi să înveţi de la mine cum se caută un avion.

— Nu exagera, interveni nenea Tudor, ne cunoaştem cu toţii meseria.

— Hai, spune, stărui Marin, cum a fost cu BAC-ul?

— Toată lumea ştie, dar, uite, îmi place să-mi reamintesc treaba asta. Parcă văd totul. Era dimineaţă, schimbasem tura. Când văd la motorul doi al unui BAC 1-11 o singură picătură, ca lacrima, da, ca o lacrimă nescursă, atirnând.

— Trebuie să ai ochi ca să vezi treaba asta, adăugă nenea Tudor, sincer admirativ.

— Am zis că e o picătură de apă, continuă Radu. Rămasă după ce se spălase avionul. Şi pun degetul, o iau uşor şi o miros. Mirosea a gaz. Chem băieţii şi desfacem capotele. Punem. Pompele Buster la un cot. A început să curgă gaz ca de la cişmea.

— Premisă clară de foc, ce mai! zise Marin.

— Avionul urma să plece în cursă peste o jumătate de oră. Era gata pregătit, începuse încărcarea cu pasageri. Am anunţat imediat inginerul de tură şi, normal, avionul a fost înlocuit cu un alt BAC... Asta a fost.

— Fain, zise Marin.

Gâzele de noapte se adunaseră în jurul becurilor, în îbor bezmetic. Se auzea de pe la mese o rumoare nedefinită, un amestec de murmure, uneori înfundat, alteori mai Jistinct.

— Măi băieţi, spuse nenea Tudor golindu-şi paharul, foi nu observaţi că de câte ori ne întâlnim tot despre ivioane discutăm? Mai lăsaţi-le, pârdalnicului, hai să vorbim şi despre altceva. Apoi şopti: aş vorbi despre femei, Iar, uite, puştiul meu trage cu urechea.

îmbrăcată într-o pijama de mătase naturală mov-pal, Angela Stancu şedea lungită pe patul larg, încăpător. În jurul ei, o mulţime de î'eviste, răspindite, aşa cum le lăsase, ori le aruncase din mână. Un radiocasetofon derula o bandă cu muzică africană. Ritmurile sacadate dominau încăperea luminoasă. Într-un colţ, un ficus enorm împrospăta ochiul. Era dimineaţă. Dormise bine, deşi se culcase th'ziu.

Valentin plecase. Aşternutul patului îi mai păstra urma lungă, caldă, Angela întoarse privirea înspre locul de unde abia se desprinsese bărbatul tânăr, se cuibări, scânci şi mâna. Ei cu degete subţiri mângâie cearşaful. Coborî pleoapele cu gene lungi şi chemă imagini numai de ea ştiute, nespus de plăcute, întrucât un surâs îi înflori pe buze. Stătu aşa un timp, apoi îşi întinse braţele, mânecile largi ale pijamalei alunecară până la subţiori. Îşi adună părul lung, trecându-şi degetele prin şuviţele cu firul auriu, dezmierdat. Se uită la ceasul mic de pe noptieră prins într-o **carcasă** maronie, de piele, îşi spuse, probabil, că încă e foarte devreme, se lungi sub pledul moale şi închise iar pleoapele. În astfel de clipe, nu ştia de ce, îi reveneau deseori în minte imagini din viaţa ei, cea de dinainte de a intra la TAROM. Nu trecuse prea mult timp de atunci.

Terminase liceul, urmase perioada de zbucium, de frâmântări, de emoţii, premergătoare concursului de admitere la facultate. Examenele, probele scrise, cele orale, căderea, resemnarea. Nu-i plăcea chimia, fusese oarecum constrânsă să se prezinte la această facultate. Nu regreta prea mult. Se dedică studierii limbilor străine. Fără un scop precis. Îi plăcea. A trebuit să se angajeze undeva. A găsit, după căutări, un post de casieră la un mare magazin alimentar. S-a angajat, dar o foloseau mai mult ca vânzătoare. N-a obiectat. După orele de serviciu, continua să studieze cu conştiinciozitate. Cumpărătorii care o atrăgeau, la început fără să-şi dea seama, erau aviatorii şi stewardesele. Magazinul era frecventat zilnic de aceşti oameni care reprezentau pentru ea o lume de miraj. Cu timpul, îi aştepta şi se oferea să-i servească. Era bine făcută, cu trupul ei subţire, cu sânii nu prea mari, cu ovalul feţei destins şi un timbru al vocii care atrăgea. A început să fie preferată de aviatori şi chiar de stewardese celorlalte vânzătoare din marele magazin. Angela a început să viseze. Mai întâi fără să-şi dea seama, recepţionând, ca un câmp magnetic ultra sensibil, acele unde ciudate răspândite de oamenii care intrau în magazin la puţin timp după ce

coborau din avion. Astfel a pornit să se nască un mit. Mitul stewardesei. Credea în el, aşa cum bunica ei ori mama crezuseră în mitul marii actriţe, în mitul vedetei e! e cinema. În vise, din ce în ce mai conturate, îşi imagina că o stewardesă trebuie să fie o femeie tânără, o făptură frumoasă, inteligentă, o femeie perfectă. S-a împrietenit cu una dintre de, de care se simţea mai atrasă. Aceasta, instinctiv, şi-a dat seama că Angela este un om deosebit. Se numea Rodica Neague. I-a propus să intre la TAROM. Angela s-a înspăimântat. Nu se simţea în stare să treacă de concurs. Apoi gândul a devenit stăruitor, centrul vieţii ei, sensul existenţei, al împlinirii. Şi s-a prezentat la concurs. Nu credea că va reuşi. Ori de câte ori retrăia orele din dimineaţa aceea, încerca un fior de nelinişte, înainte de concurs, Rodica a dus-o la Otopeni, la detaşamentul însoţitorilor de bord. I-a văzut. Grăbiţi să plece în cursă, senini sau fără zâmbet, grupaţi pe avioane, ori salutându-se la revenirea din curse. Diferite: Paris, Moscova, Cairo, Frankfurt, Tel-Aviv, Alger, New York. Nume. Cu rezonanţe uneori stranii. A plecat ameţită. Rodica a luat-o de braţ şi a invitat-o la o cafea, sus, la restaurantul de la Otopeni. Prin ferestrele mari se zăreau siluete de avioane. S-a hotărit. Va fi stewardesă. A venit ziua fixată pentru concurs. „M-am făcut frumoasă, am împrumutat o rochie elegantă, foarte discretă şi m-am prezentat în faţa comisiei.” Rodica o. Aşteptase la Otopeni. Şi a reuşit. Acum zboai’ă. Paris, Londra, Moscova, Alger, Stokcholm, Helsinki nu mai reprezentau o lume ireală. Nu mai rămânea uluită de simplitatea şi naturaleţea cu care se rosteau aceste cuvinte, cândva magice. Spuneau: „Abia am venit de la Roma, ori Copenhaga, mâine am zi liberă, dar noaptea următoare plec la Cairo”, de parcă ar fi zis Balta Albă ori Ploieşti.

Angela se hotărî să iasă din aşternut. Deschise ochii. Odaia era inundată de lumină puternică, orbitoare. Închise pleoapele, le deschise, până ce se obişnui. Pe fei’eastra mare, care ocupa un perete aproape, lumina acelei senine

dimineţi de decembrie, irizată de zăpada bogat aşternută de două zile, năvălea în încăpere. Alergă la fereastră în picioarele goale, privi arbuştii încărcaţi de omăt, urmele lăsate în zăpadă de mici zburătoare, cerul albastru de sticlă. Deodată, telefonul sună, ori numai acum îl auzi. Se desprinse cu greu de la geam. Făcu câţiva paşi, ridică receptorul, spuse un,. Alo” dezmierdat, ascultă o clipă, apoi tresări. Persoana de la capătul firului închisese, şi ea tot mai ţinea receptorul în mână. Îl lăsă apoi să cadă de-a lungul piciorului, îl simţi străin prin mătasea mov-pal a pijamalei. Se scutură, puse receptorul în furcă. Se dezmetici. Uitase. Era stewardesă de rezervă, în acea zi, pentru cursa de Frankfurt. Fusese anunţată de la Otopeni să se pregătească de zbor, pentru că se îmbolnăvise una dintre colegele programate. Privi cadranul ceasului deşteptător de pe noptieră, ceasul acela îmbrăcat în carcasă maronie de piele. Constată că nu avea prea mult timp de gândire. Ridică receptorul, formă numărul care îi devenise atât de obişnuit, îl anunţă pe Valentin că trebuia să plece, se lamenta prelung, îi dădu câteva indicaţii, îi declară că îl iubeşte nespus şi îl rugă să o aştepte acasă. Cu nerăbdare. Apoi se dezbrăcă din mers, aruncă bluza pijamalei pe covorul de culoarea muştarului, pantalonii pe patul larg, în care urmele trupurilor rămăseseră ca două siluete pe nisipul mării peste care trecuse primul val şi intră goală, superbă, în baie.

într-o oră şi jumătate era la aeroport. După o altă oră avionul decola în direcţia Frankfurt. Cerul continua să fie senin. Buletinul meteo nu prevedea nicio schimbare apropiată. Pasărea argintie se ridică în văzduh, motoarele puternice torceau metalic, iar sunetele, sute de mii, milioane, miliarde de sunete, incalculabile în fond, se suprapuneau, se completau, se armonizau, alcătuind o muzică fără nuanţe, monotonă, narcotică. Ajemseră curând deasupra munţilor. Pasagerii, unii citeau, alţii vorbeau. Romanticii priveau prin geamul hublourilor peisajul hibernal. Umbra avionului plutea pe crestele albe ale

munţilor prelingându-se, cu iuţeală nesesizabilă în avion, peste sinuozităţile reliefului. Piscurile munţilor se ridicau, fără a deveni ameninţătoare. Păreau o hartă muiată, inofensivă. Deodată avionul începu să se scuture, ca pi’ins între plase nevăzute, puternice, care îi imprimau mişcări dezordonate, într-un joc fantastic. Născută din acel magnific senin, o turbulenţă se abătuse deasupra munţilor înzăpeziţi. Stewardesele au cerut pasagerilor să se lege. Încă nu-şi dădeau prea bine seama ce se întâmplă şi abia reuşeau să se ţină pe picioare, aruncate dintr-o parte într-alta. Curenţi de aer, adevărate furii, acţionau din mai multe părţi asupra avionului. Comandantul stăpânea anevoie uriaşa maşină zburătoare. După ce s-au asigurat că toţi pasagerii şi-au legat centurile de siguranţă, Angela şi celelalte două stewardese au venit în cabină. Avionul a început să planeze, comenzile nu mai răspundeau normal. După vreo mie de metri, aplecată în bot, pasărea gigant se îndreptă vertiginos spre piscurile înzăpezite. Angela privea uluită cum zăpada albă înainta spre ea. Era fascinată. Nu se gândi o clipă că putea muri. Nu. Imensitatea albă devenise un cearşaf întins, în care începuse să zărească două umbre albastre, două trupuri înlănţuite.

Când îşi reveni, văzu că avionul se îndrepărta de oceanul alb învolburat, urcând, prinzând înălţime. Piloţii reuşiseră să redreseze aeronava.

Simona Mihai este o femeie tânără. Are ochi albaştri, de o frumuseţe rece, vocea domoală, calmă, atât de calmă încât lasă impresia că şi-a format-o în mod conştient. Alteori crezi că este o componentă a alcătuirii sale psihice. Chiar când povesteşte întâmplări emoţionante, pe care ea însăşi le-a trăit, nu se implică momentului, rămâne detaşată, neutră. Părul blond, tuns scurt. Umblă, de obicei, îmbrăcată în gri-albăstrui, culoare şi nuanţă care o avantajează, dar nu o încălzeşte. Pantofi bleumarin. Fără îndoială, este o femeie frumoasă. O frumuseţe care nu frapează, ci se cere descoperită. Făptura ei respiră distincţie. Se spune că este capabilă de mari pasiuni. Pot fi

numai vorbe sau concluzii generalizatoare privind structurile de tip noi’dic. Simona este, ca multe dintre colegele sale, o stewardesă deosebită. În clipa în care urcă în avion, vrea şi reuşeşte să uite, să rupă orice legătură afectivă care ar putea s-o tulbure şi izbuteşte să creeze, cu întreg personalul de bord, un univers pe care îl numesc al lor. Nu mai există decât interese comune, de serviciu, care nu au altă meniră decât să contribuie la reuşita zborului. Sunt uitate frământările cotidiene, grijile de familie. Nu viaţa proprie îi preocupă, ci viaţa şi starea psihică a pasagerilor. Momentele în care cei apropiaţi, fiinţele iubite înlocuiesc acest univers, dominându-l, sunt momentele de dificultate prin care avionul poate trece, momentele grele, de tensiune.

Faţă de echipajul care conduce avionul, Simona, ca şi celelalte stewardese manifestă o atenţie sporită, alta decât în relaţiile de la sol. Indiferent cum sunt judecaţi şi apreciaţi pe pământ, sus, în avion, membrii echipajului sunt făpturi privilegiate. Totul este trecut cu vederea. De ei depinde viaţa tuturor, Pasagerii, la rândul lor, suferă o bizară mutaţie. Devin oameni, uită de funcţiile lor, miniştrii uită că „sunt miniştri: Chiar dacă – şi sunt destui – călătoresc de zeci de ori, fiecare călătorie e aidoma celci dintâi. Cu emoţii, manifeste ori tăinuite, cu reacţii şi comportări altele decât cele de la sol. După aterizare însă. Viaţa reintră în normal. Înalţii funcţionari redevin înalţi funcţionari, miniştrii redevin miniştri.

Se intâlnesc totuşi situaţii în care intervin fricţiuni chiar în timpul zborului, fie între stewardese, fie între acestea şi aviatori. Câte nu s-au jurat că nu mai pun piciorul în avion! Dar, odată ajunse acasă, totul se uită şi fiecare aşteaptă nerăbdătoare prima cursă. Totul se reia. Cercul se închide, ca să se deschidă şi să se ânchidă iarăşi.

Simona este într-o scurtă vacanţă. Îi place muntele. Se simte aproape organic inclusă liniilor verticale, maiestuoase ale piscurilor. Văile, tăpşanele nu sunt pentru ea decât o pauză, ca o respiraţie largă, între două ânălţimi. De aceea,

nu recurge la artificiile oferite de confortul modern, în ascensiuni, la telecabine. Urcă. Pe jos, să simtă pământul tare sub talpa ei mică. E o voluptate subtilă în această certitudine, o stranie compensare a zecilor, sutelor de ore petrecute sus. Foarte sus. În avion, când pământul devine o iluzie.

O scurtă vacanţă la Sinaia. Locuieşte într-o vilă îa Cumpătul. E mai multă linişte aici. A venit doar pentru câteva zile. Nu e sezon, nici estival, nici hibernal. E luna septembrie, după începutul cursurilor şcolare. Simona vrea să se însingureze. Nu e o fugă de oameni, ci retragere spre propriile izvoare lăuntrice, de unde se întoarce refăcută, sensibilizată, pentru sine, pentru ai ei, pentru semeni. Septembrie şi-a făcut simţită prezenţa aici, la munte, în arbori, în ierburi, în flori, în cer. Cerul e albastru, pur; un altfel de albastru şi un altfel de pur decât văzut din avion. Îi place să urce pe lângă cantina scriitorilor de îa Cumpătul, să străbată o pădure de brazi înalţi, cu trunchiurile drepte, catarge care despică orizonturi (mirosul de cetină o întoarce, ca în romanul lui Proust, pe aceleaşi căi magice, în copilăria dintr-un sat de pe versantul celălalt al munţilor). Trece apoi printr-o poiană, o primă ispită pentru un ochi mai puţin avizat, înaintează, sare peste pietrele spălate de un fir de apă cristalină, urcă pieptiş a coastă, printre rugi de mure, culege, îşi însângerează vârful degetelor şi buzele, râde singură, aleargă, i se dezvăluie tipsia miracolelor (Poiana* Florilor, aşa o botezase un poet şi aşa i-a rămas numele), imensă, iar peste drum de apa neauzită a Prahovei, lanţul verde al Bucegilor, cu masivele şi piscurile decupate pe cer ca de un nemaipomenit şi iscusit vrăjitor. Aici Simona se opreşte, întâmpină cu toată fiinţa ei aerul, solidificat parcă în ace de gheaţă, în ţurţuri ireali. Întinde braţele, aleargă, se tăvăleşte ca o vietate a pădurii ascunsă ochiului profan.

Cât de mult se înşelaseră aceia care o fixaseră în schema fiinţelor incapabile de efuziuni lirice! O vietate a pădurii ascunsă ochiului profan, dar nu şi semenilor săi. Căci din

iarbă, unde stătuse după un drum şi o goană similare, la apropierea Simonei se ridică un bărbat.

Spre seară s-au despărţit. Recăpătându-şi starea de calm dintotdeauna, Simona se îndreptă spre vilă. Refuză să cineze. Luă două mere parmen aurii, cu gândul la bărbatul acela pe care nu se aşteptase să-l revadă după atâţia ani. Îşi zise că dacă ar fi văzut-o curăţându-şi merele ar fi obiectat şi, cu zâmbetul lui mereu ironic, ar fi spus că, în

Poiana Florilor, dacă mănânci mere trebuie să muşti din de. Simona surise. Ce i se păru foarte ciudat, deşi era tentată să creadă că totul fusese o coincidenţă bizară prin repetare, era faptul că până acum îl întâlnise numai în avion, ca pasager (nu se întrebase ce funcţie sau profesie avea de călătorea pe linii aeriene, mereu altele şi destul de frecvent). Cert este că întâlnirea de aici, unde, într-un fel, se refugiase, o derutase. În primele clipe avusese senzaţia că se găsea deodată goală în faţa unui bărbat străin. Asta pentru că nu era exclus să fi fost văzută alergând, vorbind singură, tăvălindu-se prin iarba înaltă, înspicată de flori. După ce se convinsese că străinul (într-un fel zis străin, căci îl cunoştea din diferite călătorii, deşi nu ştia cine este şi cum se numeşte) nu depăşea o anumită limită, dimpotrivă, părea el însuşi tulburat de faptul că încă o fiinţă omenească venise în acest loc, îl acceptă ca pe o prezenţă nu numai suportabilă, dar într-un fel catalizatoare, şi rămăseseră împreună multe ore.

Fusese smulsă dintr-un spaţiu şi un timp foarte bine drămuit, cu rosturi precise, făcând-o să-şi reamintească momente dacă nu extrem de neplăcute, cel puţin dificile din viaţa ei în avion.

Terminase de curăţat primul măr şi ţinea între degete coaja subţire, lungă, aurie, şerpuitoare şi parfumată.

în cursa Bucureşti-Beyruth un pasager îi atrăsese în mod deosebit atenţia. N-ar fi putut spune ce îl singulariza. Nici statura înaltă, nici părul cenuşiu, pe care îl purta lung, acoperindu-i urechile, nici ochii adânci cu lumini întunecoase nu justificau – îşi spunea Simona – această

atracţie. Mai degrabă un soi de magnetism ori o aură nevăzută îi învăluia alcătuirea. Oricum, fără să-şi dea seama; se arătase dacă nu mai atentă decât faţă de ceilalţi pasageri – asta, desigur, şi-ar fi reproşat-o cu severitate – mai caldă. Dar, acest bărbat se părea că nu o observase, privirea lui aluneca ori trecea dincolo de ea, îi mulţumea cu politeţe neexagerată ori de câte ori îă oferea băuturi, ţigări. În timpul zborului, reveni mereu spre locul din care necunoscutul, cu o carte pe genunchi, privea pivin hublou, foarte adâncit, peisajul.

În zona aeroportului de la Beyruth, avionul a început, coborând, pregătirile de aterizare. Vremea era rea deasupra Mării Mediterane. Mulţi dintre pasageri aveau senzaţia neplăcută că aeronava cobora direct în mare, dar Simona ştia că în curând va apărea pista pe care vor ateriza. Avionul, însă, în loc, să continue coborârea şi să aterizeze imedâat, a început să urce. Niciunul dintre pasageri nu a sesizat faptul, în afară de acel bărbat necunoscut, care, pentru prima oară o privi îndelung pe Simona, aflată în apropierea' lui. Ea îi şopti, aplecându-se, că probabil se iscase un vertij ân capul pistei, fenomen frecvent aici. El surâse, un surâs nu maliţios, dar sceptic. Nu tresări însă, nu arătă niciun fel de nelinişte.

După ce au aterizat, intrând în cabina echipajului, Simona văzu feţele tulburate ale aviatorilor. Comandantul, palid, îi spuse: „Păpuşico, era să devenim îngeraşi". Stewardesa tresări, neplăcut surprinsă de acest apelativ, pe care, în condiţii normale, pilotul nu i l-ar fi adresat. I se relată că, în acelaşi timp cu ei, un alt avion venea la aterizare. Ei erau primii. Pilotul comandant al avionului TAROM evitase o ciocnire, de fapt o catastrofă.

Reveni, căutându-l din priviri pe (pasagerul necunoscut, dar nu-l mai văzu. Coborâse, probabil, şi dispăruse în autobuzul care acum se îndrepta spre aer ogar a.

„Unde l-am mai intâlnit, pe ce rută?" se întreba Simona, făcând prin odaie câţiva paşi. Se duse la fereastra îngustă, cu vedere spre munţi. Îi privi. Erau masivi, spinări de

pahiderme apocaliptice pe cer. Deschise fereastra. Aerul pur o învioră. Îşi sprijini coatele pe pervaz şi privi în noapte. Se desprinse de la geam cu fruntea şi obrajii mângâiaţi de aerul nopţii. Lăsă fereastra deschisă, stinse lumina, se urcă în pat şi se înveli cu două pleduri groase. Stătea rezemată cu spatele de tăblia de lemn a patului şi privea munţii, care păreau foarte aproape. „Unde l-am mai întâlnit? îi stărui în minte întrebarea. Desigur, tot Intr-o cursă long-range[3]... Ştiu, zise cu glas tare, ştiu! De la Amsterdam la New York. O, Doamne, ce s-a întâmplat atunci!;' a

După opt ore de zbor peste Atlantic, avionul, un Boeing 707, urma să aterizeze la New York. Simonase simţea obosită. Avusese o zi grea, câţiva pasageri foarte, dificili o chemaseră întruna pentru fel de fel de nimicuri. Singura ciudată relaxare, de câteva minute, o trăia în preajma acelui bărbat necunoscut, întâlnit în cursa Bucureşti-Beyi'uth cu câtva timp în urmă. Stătea calm, tot în fotoliul de lângă hublou, şi privea oceanul de la înălţimea aceea ameţitoare.

Traversaseră Atlanticul spre nordul Canadei şi zburau acum de-a lungul coastei. Se apropiau de New York, când 'echipajul avionului fu înştiinţat că aeroportul e închis. Se întâmplase o mare catastrofă aeriană. Din această cauză li s-a indicat să aterizeze la Washington. Pilotul, comandantul Boeingului 707 sub pavilion român, a cerut totuşi aprobarea pentru aterizare, motivând că atât personalul navigant de la bord cât şi pasagerii sunt obosiţi după opt ore de zbor peste ocean. După câteva momente de tăcere se auzi în cabină aprobarea de aterizare la New York.

Avionul a coborât pe pistă cam la o oră după catastrofă, trecând pe deasupra locului unde muriseră şi încă mureau în acele clipe peste o sută de oameni. Se desfăşurau operaţiunile de salvare a supravieţuitorilor. O parte din avion ardea, fumul se ridica vălătucit. Pasagerii din aeronava românească priveau îngroziţi prin hublouri.

3 în engleză — de lungă durată.

Simona se afla lângă bărbatul acela necunoscut. Se priviră. Atunci licări în ochii lui o umbră de îngrijorare. Era foarte vizibilă şi în expresia feţei şi în gestul prin care voia parcă să se apropie de ea. Simona înţelese, şopti câteva cuvinte, nu şi le-a reamintit niciodată, schiţă un gest la rândul ei, ca şi când ar fi vrut să-i întindă mâinile, dar se reţinu.

După coborâre nu l-a mai găsit, deşi îşi propusese să-l aştepte. Dispăruse.

Au fost informaţi că avionul accidentat aterizase în afara pistei. Fusese furtună. Echipajul român a rămas trei zile la New York. În fiecare seară, la televizor, pe toate canalele, se transmiteau aspecte filmate de la groaznicul accident. De altfel, încă din timpul zborului se recepţionase la bordul avionului românesc ştirea despre catastrofa ce avusese loc. Pe măsură ce se apropiau de New York cabina primea noi amănunte.

Deşi ştia, ca toţi cei ce zburau, că viaţa îi este oricând într-o posibilă primejdie, nu îşi putea stăpâni un sentiment de spaimă. Când se urca în avion, nu se gândeă niciodată (reuşise să-şi impună) la ce i s-ar putea întâmplă. Totuşi, parcă, uneori, cineva o trăgea de mână şi îi şoptea: „Aminteşte-ţi, fetiţo, că nu mergi chiar pe pământ”. „Dar, adăuga ea, suntem sute de. Oameni şi gândim în sute de moduri”.

La reîntoarcerea în ţară, Simona nutrea vaga iluzie căf printre ceilalţi pasageri, va zări silueta înaltă a omului cu păr cenuşiu, cu toate că prezenţa lui prevestea parcă un pericol iminent.

Când privi cadranul ceasului brăţară, Simona tresări. Era aproape miezul ’nopţii. În odaie se făcuse frig. Coborî din pat şi închise fereastra. Munţii uriaşi erau scăldaţi în creştet de lumina albastră-aurie a lunii. Trase storurile. Aprinse focul şi se ghemui la’gura sobei, cu pledul pe umeri. Adormi. Când se trezi, obrajii îi ardeau ca de febi; a. Soba se încinsese şi iradia puternic.

A doua zi, bău un ceai. La cantina scriitorilor şi porni spre Poiana Florilor. Nu voia să-şi mărturisească gândul ascuns.

Bărbatul acela necunoscut nu era acolo şi nici n-a apărut ore întregi.

Simona se urcă pe un buştean mare, gros, cenuşiu, dintr-o latură a poienii. Stătea cu spatele spre firul depărtat al apei cristaline, care curgea în vale. Privea munţii înalţi, masivi, cu linie sinuoasă. Mirosea parcă a miere, lumina era ca de chihlimbar, tremura ea o perdea străvezie. Rupse un pai lung, subţire, şi-l strivi între dinţi. Gustul puţin amărui îi umplu gura. Nu îl aruncă. Avusese o carte cu ea, dar o lăsase alături, pe buşteanul gros, prin crăpăturile căruia foiau furnici. Una i se sui pe gheata de baschet. Simona o văzu urcându-se spre şoseta galbenă, apoi trecând pe linia lungă a piciorului dezgolit de pantalonul bleu-cenuşiu care se ridicase în arcuirea genunchiului. O* mai răbdă o clipă. Cu vârful paiului o trimise în iarbă.

Spre prânz se făcu cald. Simona îşi scoase puloverul şi rămase în bluză, cu braţele goale. Îşi trecu degetele subţiri prin părul blond-castaniu, cu o graţie involuntară. La marginea cealaltă a poienii apăru un grup, care se pierdu în pădure. Se bucură. Voia să fie singură. Singură? Da, singură, singură. Privi ceasul brăţară, dar nu reţinu ora.

Simona zbura cu o cursă Charter, cu turişti din RFG. De câteva minute avionul se -apropiase de graniţa noastră. Curând trecu pe deasupra Aradului. Unul din zborurile liniştite, normale, de vară. În locul ştiut, lângă fereastră, bărbatul cu părul cenuşiu, cu cartea pe genunchi, privea prin hublou peisajul. Acelaşi politicos mulţumesc, ori de câte ori îi oferea cafea, răcoritoare, ciocolată. Începuse s-o intrige prezenţa acestui om, nu pentru că voiaja frecvent pe diferite rute lungi, ci datorită acelui fluid tainic pe care ochii lui adinei îl răspândeau.

Se şmulse din această stare, gândindu-se la ai ei. În cursele care durează o zi, pleci dimineaţa şi spre seară te întorci, te gândeşti la cei de-acasă ca şi când ai lucra într-un birou. Cu deosebirea că nu poţi să le telefonezi şi să afli ce se mai întâmplă.

E greu să-ţi imaginezi că o stewardesă poate duce o viaţă

de familie. Lumea din afară Lşi închipuie că ea e într-o continuă goană, între două avioane, curse. Este intr-adevăr o viaţă agitată, ai contact cu fel de fel de oameni, te supui unui anumit risc, orice ai zice. Totul însă te face să doreşti liniştea casei tale.

Abia depăşind ultimele case din jurul oraşului. Arad, pe tabloul stewardeselor, în bufet, se aprinse un bec mie, portocaliu. Era semnalul care anunţa că la sistemul de presurizare a avionului s-a produs o defecţiune. Se smulse din reverie şi intră în cabina echipajului. Comandantul o informă că se va executa o coborâre de avarie. Ştia ce are de făcut. Anunţă prin fonie pasagerii să-şi lege centurilc* de siguranţă şi să nu fumeze. Nu s-au arătat alarmaţi, deşi temperatura, în avion, începuse să crească vertiginos. Lipsea oxigenul. Simona şi colegele sale aplicară măştile de oxigen celor care nu suportau această temperatură. Când trecu pe lângă bărbatul necunoscut cu părul cenuşiu, acesta o fixa deschis. Privirile lui parcă spuneau: „ştiu ce se întâmplă, fii calmă”. Simona rămase cu ochii magnetizaţi de privirea lui.

La Constanţa avionul a aterizat fără dificultate. Pasagerii nu sesizaseră pericolul prin care trecuseră. Stewardesele creaseră atmosfera necesară unei treceri line peste momentul de primejdie.

La coborâre, Simona îl căutase zadarnic pe bărbatul cu păr cenuşiu. Era convinsă că nu-l va întâlni. Coborâse, probabil, tot printre cei dintâi pasageri şi din nou se afla în autobuzul care se îndrepta spre aerogara.

într-o ţară din continentul african. Un grup de aviatori, stewardese, personal tehnic din România, aflat aici în baza unui acord între state. Pe terasa unui hotel modern, cu multe etaje, sub largi umbrele menite să apere de căldură ecuatorială. Palmierii şi cocotierii îşi înălţau spre cerul pur siluetele trunchiurilor maronii solzoase, cu ramuri lungi, curbate lin, cu frunza bogată în clorofilă. Voichiţa, într-o rochie diafană, albă, curăţa alene o enormă banană. Coaja galbenă se desfăcea pe toată lungimea fructului, dezvelind

miezul parfumat, zaharat, care dilata nările şi umplea aerul de o explozie de arome. Privea mulţimea pietonilor şi circulaţia automobilelor. Ochiul i se obişnuise cu fizionomiile negrilor.’ Femeile, înfăşurate în alb, cu turbane pe cap, o încântau cu linia suplă a trupurilor. Personalul hotelului, foarte stilat, era de o amabilitate ireproşabilă. Înainte de a sosi în Africa, toţi se gândiseră cu îngrijorare dacă vor suporta clima, mâncarea, dacă vor reuşi să se integreze mediului necunoscut. Clima a fost mai uşor de îndurat decât se aşteptau. Hrana, de asemenea. Ca şi la alte hoteluri din metropolele africane, ora pregătită în mod aparte pentru ei, după bucătăria europeană. Evident, cei curioşi puteau cere şi mâncăruri indigene.

Magda Palade, întinsă pe un şezlong confortabil, cu o imensă pălărie pe cap, sorbea cu paiul o băutură răcoritoare.

— Încerc regretul, spuse Voichiţa, savurând carnea bananei, că zbor mult şi văd puţin.. De câţiva ani, odată cu înlocuirea avioanelor prin cele rapide, care se întorc în aceeaşi zi din cui’să, ce poţi vedea?

— Adevărul este că, oricum, aflăm mult mai multe decât dacă n-am fi zburat, răspunse Magda, lăsând să alunece încă un cub de gheaţă în paharul înalt, aburit.

— La Havana am stat o săptămână. Da. Acolo am avut răgaz să vizitez, să hoinăresc.

— Încheiem curând a treia săptămână în Africa. Lagos, Brazaville, Kinshasa, Dar-Es-Salaam. Ştii? Ca şi tine, probabil, îmi formasem o imagine despre Africa. Din cărţi, din filme, din albume. Confruntarea n-a fost deloc pe măsura realităţii.

— E ca şi când ai admira un apus de soare, ori un răsărit de lună pe mare, privind o ilustrată, şi apoi te-ai trezit direct la ţărmul imenselor ape.

— Ţi-aduci aminte, întrebă Magda, cele patru zile la Tananarive?

— Ai început să vorbeşti ca de o amintire îndepărtată, când sunt numai câteva zile de când am plecat din

Madagascar.

Magda privea, agitaţia marelui bulevard din faţa hotelului. Parcă nu auzise remarca Voichiţei.

— Ce m-a şocat în primul rând în Tananarive, zise Voichiţa, a fost entitatea lor aparte ca rasă şi limbă.

— Da, sunt asiatici, limba, după câte mi s-a spus, este din familia lingvistică indoneziană.

— Copacii, în loc de flori, aveau doar frunze.

— Era în mai, lună de tranziţie dinspre toamnă spre iarnă.

— Frunze roşii. Frunze de iarnă.

— Îţi aminteşti întâmplarea aceea cu ricşa?

— Pus-pus îi zice.

— Când ne-am înghesuit amândouă, deşi era de o singură persoană.

— Sărmanul om!…

— Omul-cal!

— După câţiva metri am coborât.

— N-am suportat ca insul acela slab, pricăjit, să ne tragă după el, prins între cele două hulube.

— Mă simţeam depersonalizată, nu ştiu cum să-ţi spun, frustrată de bunăvoie de demnitatea mea umană,

— Noi, şi nu omul acela.

Magda a avut fascinaţia călătoriilor din primii ani de şcoală. Citea cărţi, jurnale de călătorii. Visa pe marginea paginilor. Se întreba şi încerca să-şi imagineze cum sunt oraşele, casele, cum arată oamenii. Noi suntem frumoşi, dar ei cum sunt? Sunt buni, corecţi? O pasiona avionul în sine. Dorinţa da a zbura a părăsit-o când tatăl ei s-a îmbolnăvit. Voia să se facă medic, să-i poată'alina suferinţele. A intrat la medicină, dar după moartea tatălui a renunţat. A intrat la Agerpres. Ziare, reviste din străinătate. I s-a redeşteptat interesul pentru zbor. Matur, de data acesta. Determinantă a fost prietenia cu soţia unui pilot de linie, care îi spusese Magdei: „Pe tine te văd actriţă sau stewardesă*'. Nu a întrebat-o de ce. Îi povestea multe din călătoriile soţului ei. S-a hotărât să se prezinte la concurs.

Şi soţul Magdei fusese pilot; căzuse cu avionul. El s-a opus. Dar hotărârea a fost irevocabilă. Ca o chemare căreia nu i-a putut rezista. Când a fost chemată la Otopeni, după ce fusese admisă, l-a văzut pe colonelul B.O. „făcând nişte lucruri grozave pe sus”.

Cartea Spătarului Milescu îi insuflase curiozitatea de a vedea China. Şi a văzut-o. Temple, pagode, palate. Templul Cerului – Tietan. Pagoda celor şase armonii. Pagoda cu clopoţei din Xian. Zidul chinezesc. Mormintele dinastiei Ming, Oamenii. I-au plăcut copiii mici. I se păreau foarte frumoşi. Ca nişte figurine chinezeşti. Şi o curiozitate. Pe străzi, băieţi şi fete se ţineau cârd după stewardesele romînce curioşi să le vadă îmbrăcămintea, fardul.

Voichiţa intenţiona să se ridice din şezlong şi să urce în camera lor din hotel. Magda avea chef de vorbă. Tocmai atunci apăru în uşa terasei Radu, mecanic de întreţinere, care făcea parte din grupul personalului român. Se vedea că dormise straşnic. Ochii, pleoapele păstrau urmele somnului. Părea indecis. Văzându-le pe cele două stewardese, se îndreptă spre de, purtându-şi trupul voinic printre mese. Pielea se închisese şi mai mult la culoare, sub soarele ecuatorial. Purta un pantalon scurt şi o bluză albastră, cu gulerul larg răsfrânt. La invitaţia tinerelor femei, trase un fotoliu de pai împletit şi se cufundă comod între braţele largi. Scaunul pârâi sub greutate. Râse dezvelindu-şi dintâi albi, dar nu se ridică. Voichiţa spuse amuzată:

— Credeam că l-ai făcut zob.

— Aş! Sunt foarte rezistente. Le-am încercat de când. Suntem pe-aici. Aţi văzut planul de zbor? Mâine plecaţi spre Mecca.

— Da, ştim.

— Asta e o treabă pe care capul meu n-o cuprinde.

— Care? făcu Voichiţa.

— Un negru munceşte o viaţă întreagă ca să vadă o singură dată Mecca.

— Deh, fiecare cu credinţa lui, zise Magda. Caută să

înţelegi, chiar dacă nu-i aprobi.

— Nu sunt în stare să-mi imaginez cum o credinţă (. Şi apăsă pe cuvânt) poate să deruteze în halul ăsta un om.

— Cum a fost la Kano? se interesă Voichiţa. Ce fel de oraş este?

— Cum să fie? Bine. Kano e al doilea oraş după Lagos. E cam de mărimea unui sector din Bucureşti. Dar contrastul pe care ţi-l oferă e de-a dreptul formidabil. Am văzut oameni bolnavi, cu plăgi deschise, întinşi pe stradă. Tot în plină stradă, bucătării improvizate. Se consumă şi acolo fructul de koka. Ştiţi cum arată.

— Ştim, ştim, zise Magda. Ca o caisă. Sucul e straşnic. Dă efectul a două cafele şi îţi albeşte dintâi. Tu trebuie că ai băut în cantităţi industriale, râse ea.

— Îţi dă o stare curioasă de veselie. Indigenii o consumă şi pentru că ţine de foame, interveni Voichiţa.

— Apropo, îşi aminti Radu, întinzindu-şi picioarele lungi sub masă. Sunt grozavi. Am trăit regeşte. Au o bucătărie, la restaurant, parcă e laboi'ator. Se lucrează mecanizat. Întreg personalul poartă mănuşi, iar bucătarii au mască pe faţă ca doctorii. Înainte de a servi masa, chelnerilor li se face de fiecare dată un soi de instructaj de către şeful de sală. Masa e excepţională. Aer condiţionat în toate camerele.

Şi încă ceva. Într-un parc, lângă hotel, un parc cu o vegetaţie luxuriantă, o piscină cum puţine cred că sunt în lume. Apa era în permanenţă primenită. Muzică stereo, lentă, europeană. (Aş fi vrut să ascult muzică africană.) Boxe mari. Dacă o singură frunză cădea în piscină, venea imediat cineva şi o culegea. La o adâncime de patru metri şi jumătate se vedea foarte distinct fundul bazinului.

Voichiţa se ridică, dispăru câteva minute pe uşa hotelului elegant şi reveni cu o carte în mână. Se aşeză din nou în şezlong, căută întorcând filele, găsi şi spuse, adresându-i-se lui Radu:

— Să-ţi citesc câteva fraze. Ştii franţuzeşte? Nu? îţi traduc.

— Lasă, mă simt prea puţin apt pentru lectură la ora asta.

— Nu, nu, te interesează, cred. Asta în privinţa unei anumite optici pe care o ai despre lumea spiritualităţii africane, a universului populat de monştri, de miracole, de metamorfoze, de vrăji.

— A, despre *Amos Tutuol'a* vorbeşti? întrebă Magda.

— Da. Ascultă, Radule, îţi traduc pe sărite. „într-un sat, am întâlnit din întâmplare un vrăjitor, care tocmai voia să-şi desfăşoare atributele puterii sale magice în faţa şefului de trib. Atunci am dorit să intru în competiţie cu acest vraci. Am schimbat ziua în noapte şi totul, dintr-o dată, s-a întunecat. I-am spus rivalului meu să readucă lumina zilei, dar n-a izbutit. L-am preschimbat în dine şi a început să latre la toţi cei ce participau la întrecerea noastră. Până la urmă, puterea pe care o stăpâneam s-a dovedit mai eficace decât a vraciului, iar şeful de trib mi-a oferit toate darurile pe care ar fi trebuit să le împărţim între noi doi. I-am redat celui învins forma lui fizică inițială şi am plecat. Mă depărtasem cam o milă de sat, când m-a ajuns din urmă şi mi-a cerut să-i dau jumătate din darurile primite. L-am refuzat. El se preschimbă pe dată într-un şarpe veninos şi voi să mă muşte. Folosind puterea mea magică, m-am transformat la rândul meu într-un baston lung şi am început să-i aplic lovituri straşnice. Gata să-şi dea sfârşitul, mai avu tăria să se preschimbe într-un foc care să ardă bastonul şi se repezi să mă cuprindă în flăcări. Fără să stau prea mult pe gânduri, am devenit ploaie şi l-am stins. El replică prompt, se preschimbă într-o fântână adâncă, pe fundul căreia m-am pomenit. Fintâna se umplu îndată şi, pe când voia să o astupe, am luat forma unui peştişor şi m-am pregătit să sar afară din fântână. Atunci vraciul s-a transformat în crocodil, eu în pasăre, el în uliu"... şi aşa mai departe, încheie Voichiţa.

— Ştii că mi-a plăcut? zise amuzat Radu.

— Te cred, replică Magda. Iată aici una din sursele inepuizabile ale dansului, ale cân tecului african, ale artei...

— Şi ale spiritului lumii negre.

— Hai, destul cu dăscăleala! Radu se ridică. După câţiva paşi se întoarse. Nu v-am spus una bună. Mi-a povestit-o aseară, la aeroport, un pilot. Zice că, n-am reţinut bine statul, aici, în Africa, a fost deturnat un avion. Echipajul a reuşit să aducă avionul nevătămat înapoi.

— Foarte bine, spuseră cele două stewardese într-un glas.

— Da, da. Foarte bine. Întreg echipajul a fost închis.

Pe tronsonul Frankfurt—Constanţa. Era vară. Avionul companiei TAROM venea cu pasageri pentru litoralul Mării Negre. Printre aceştia mai multe familii cu copii, dornici să se lase în răsfăţul soarelui şi al plajelor din România. Ca de obicei, Magda, care nu avea copii, se simţea atrasă de lumea şi farmecul celor mici. Îi plăcea îndeosebi o fetiţă, de numai trei ani şi jumătate, blondă, cu părul inele, ochii albaştri, puri. O chema Daniela. În răstimpul îngăduit de treburile ei la bordul avionului, venea şi îi oferea bomboane, sucuri, o lua în braţe, se jucau amindouă. A dus-o în cabina piloţilor.

— Îţi place apa? o întrebă Magda.

— Foarte mult. Îmi place să mă bălăcesc tot timpul. Şi nisipul îmi place. Fac castele. Dar nu vreau să mi le mai inunde copiii.

Daniela îşi alungi obrazul gata să lăcrimeze.

— Lasă, voi avea eu grijă. Acum să mergem la mama, cred că ţi-e somn şi trebuie să dormi.

— Dar mă trezeşti tu când ajungem la mare?

— I Fii liniştită, Daniela. Voi avea grijă să vezi cea dintâi marea.

— Avionul urma să aterizeze pe aeroportul internaţional; Kogălniceanu” la orele două şi jumătate noaptea. Zborul decurgea normal, condiţiile meteo erau optime. Cerul senin, puzderie de stele. Era în august, luna ploilor de stele. Când şi când, datorită cine ştie căror legi ale universului, statornicite de la naşterea lumilor, câte una părăsea brusc locul de pe boltă, fremăta, ezitând parcă, apoi aluneca,

despicând sticla albastră a nopţii ca un cristal şi dispărea în neant.

Pasagerii fură anunţaţi să se pregătească de aterizare. Se iscă agitaţia caracteristică. Părinţii treziră cu greu copiii din somn. Unii scânceau, alţii nu se dumireau unde sunt.

— Bună dimineaţa, Constanţa, sunt Ion Marin Ana, la verticala Ţăndărei, cu nivel 50, se auzi vocea comandantului de echipaj.

— Buna dimineaţa. Coborâţi la 000. Elementele mai târziu, răspunse controlorul de trafic.

După un timp:

— Cât aţi atins în coborâre?

— Am atins 600.

— Sunteţi la 40 km faţă de prag. Pista în serviciu – unu opt. Vântul calm, temperatura plus 19 grade, punctul de rouă douăzeci QNH 1009 milibari.

Avionul cobora lin, luminile de la sol se distingeau cu claritate.

— Bună seara, turnule, pista la vedere. Rog aprobaţi aterizarea.

— Bună seara, IMA, aprob aterizarea. Vânt calm.

Avionul se înclină spre luminile pistei balizate. Bubuitul acela înfundat se auzi şi trenul de aterizare se deschise. Avionul execută virajul pe finală şi dispecerul de la sol, cu paletele fosforescente, se contura dar în faţa cabinei avionului.

— Urmaţi indicaţiile lui, spuse turnul, aprob întreruperea legăturii radio, după oprirea motoarelor.

Roţile luară un prim contact cu solul, apoi începură să ruleze pe pista betonată, micşorându-şi viteza treptat, până se opriră. Pasagerii se pregăteau să coboare. Îşi luară micile bagaje din plasă, genţile de voiaj pe umăr, copiii de mână. Magda ştia că părinţii Danielei au multe bagaje mărunte, plus grija frăţiorului fetiţei. Se duse, o luă în braţe pe Daniela care era adormită şi se îndreptă cu ea spre uşă. Seara fusese adusă şi ataşată la avion. Răcoarea dimineţii pretimpurii le mângâie obrajii, flutură părul inelat al

Danielei, care tresări prin somn. Magda o ţinu strâns în braţe şi păşi pe prima treaptă eu toată greutatea trupului. Când voi să pună şi celălalt picior, simţi cum seara alunecă şi se îndepărtează de avion. A auzit, în fracţiunea de secundă care a precedat căderea în gol, de la distanţa de doi metri şi jumătate, ţipetele celor de la sol, care aşteptau. O văzură pe stewardesă sirângând copilul, parcă dirijindu-şi căderea şi dispărând între seară şi fuzelajul avionului. Magda simţi cum o gură neagră se cască sub ea, auzi şuierul aerului despicat şi se izbi de beton. Îşi auzi oasele trosnind. Daniela se trezi şi izbucni în ţipete. Mâna, care o îmbrăţişase se fractură, dar nu se desprinse din jurul trupului mic.

Din neglijenţă „, seara nu fusese asigurată cu frâne şi cricuri, astfei încât, la primul şoc, s-a desprins şi s-a îndepărtat de avion.

Magda nu se pierdu. Era lucidă, foarte. Lucidă. Rămase nemişcată. Respiraţia i se opri, apoi i se acceleră nebuneşte! îşi auzea bătăile inimii înfundat, ca venind din depărtări.’Printre pereţii negri ai scării şi avionului se zărea cerul înstelat, ca din fundul unei prăpăstii. Deodată, cerul se acoperi de siluetele celor ce se aplecau deasupra ei.

— Daniela, aveţi grijă de Daniela, spuse Magda. Vocea îi suna străină în urechi.

— Doar o zgârietură pe faţă. Se pare că nu are nimic grav.

Numai atunci se întrebă dacă oasele şi coloana vertebrală i-au rămas intacte. Părinţii Danielei îşi făcură loc prin mulţimea adunată. Mama Danielei o mângâia în neştire.

— Eşti bine, eşti bine, nu ai nimic, şoptea întruna.

Sirena maşinii de salvare se auzi şi farurile lungi măturară pista. Magda fu însoţită de Alina şi Voichiţa. La spital, a fost mutată cu mare grijă de pe targă pe patul alb, metalic. Voichiţa îi atingea înspăimântată fruntea şi murmura cuvinte pe care nimeni nu le desluşea.

— Fetelor, spuse Magda, n-am să mai scap. A fost ultimul

meu zbor.

OCHIUL LUI FĂT-FRUMOS

A doua zi a fost transportată cu un aviasan la Bucureşti şi internată într-o clinică. La examenul radiologie s-au constatat paisprezece fracturi, dintre care trei de bazin. A fost supusă unor operaţii. A rămas lung timp în spital.

După trei. Luni a dorit să vină la aeroport, să vadă avioanele. A fost adusă cu o maşină. Peste pijama îmbrăcase un capot lung. Când a ajuns pe pistă, se pregătea de plecare cursa de Budapesta—Varşovia. Maşina s-a apropiat de avion, în dreptul cabinei echipajului. Magda a fluturat mâna liberă şi a ridicat policarul în sus, semn că totul este în ordine. La mâna stângă, degetul îi era încă paralizat. Profesorul îi promisese că va consimţi să o externeze când va putea face semnul convenţional al aviatorilor şi cu acest policar.

în zilele următoare, şi-a dat seama că este recuperabilă, că va putea zbura iarăşi.

După nouă luni de la accident Magda şi-a reluat zborul. La mâna stângă purta un aparat ortopedic, care îi îngăduia să articuleze braţul.

Visul de a se desprinde de pământ, asemenea zburătoarelor,. De a simţi beţia condorului ridicat în albastrele hăuri, de a trăi mai acut responsabilitatea propriei vieţi într-o confruntare cavalerească, directă cu necunoscutul,

l- a trăit omul secolului douăzeci. Pragamaticii ar spune că nu visul, ci necesitatea a dus la apariţia avionului. Nevoia de a găsi un mijloc rapid de transport, pe distanţe mari, evitându-se orice obstacol de natură materială*

Amatorii de senzaţional au privit ca o curiozitate tehnică primele încercări de zbor, dar după primul război mondial avionul a început să fie tot mai utilizat pentru transportul de pasageri şi mărfuri. Evident, numărul companiilor şi aeronavelor era foarte redus. Zborul se făcea „la vedere" (cu vederea solului), cu viteze relativ, mici, astfel că posibilitatea abordajelor, a ciocnirilor în aer era aproape

inexistentă. Nu erau căi aeriene sau mijloace tehnice de radionavigaţie. Fiecare echipaj zbura pe ruta pe care o considera mai sigură şi mai scurtă, în funcţie de performanţele tehnice ale aeronavei şi de condiţiile meteo. În timpul zborului avionul nu avea legături eu solul.

Treptat, dar mai ales în perioada celui de-al doilea război mondial a apărut necesitatea legăturii radio cu baza, precum şi între avioanele aflate în zbor. Dar o cerinţă atrage o alta în lanţ: stabilirea unei reglementări n ordinii de decolare, în zbor şi la aterizare, a Informării asupra situaţiei meteorologice la aerodrom, pe rută şi în zona obiectivelor. Aşa s-a născut istoria dirijării traficului aerian. La început, dirijarea traficului aerian a fost asigurată de către telegrafişti, după norme ce variau de la o ţară la alta.

Odată cu dezvoltarea transportului aerian internaţional a devenit necesară uniformizarea regulilor şi instrucţiunilor de dirijare raţională prin elaborarea unor norme internaţionale. Astfel, a luat fiinţă în 1944, sub egida ONU, Organizaţia Aviaţiei Civile Internaţionale – OACI.

Întrucât noile mijloace tehnice, reglementări şi cerinţe, din ce în ce mai numeroase, ale sistemului de dirijare a traficului aerian depăşeau posibilităţile unui radiotelegrafist, prin complexitatea şi volumul foarte mare de calcule. Şi convorbiri radio, a apărut o nouă profesiune, aceea de controlor de trafic aerian. Prima promoţie, la noi, a ieşit de pe băncile şqolii de la Popeşti-Leordeni în anul 1952, dată care coincide cu înlocuirea radiotelegrafiei cu convorbirile în radiotelefonie.

Controlorul de trafic aerian a devenit una dintre cele. Trei componente ale zborului modern, alături de personalul navigant şi de cel tehnic de la sol. Un om singur,controlorul de trafic, răspunde, în anumite împrejurări, de sute de vieţi omeneşti şi dp imense valori materiale, inclusiv de această uzină zburătoare – aeronava.

Controlorul de trafic este din ce în ce mai intens solicitat, datorită complexităţii sporite a zborului. Sistemul său nervos se uzează mult mai repede decât în alte domenii de

activitate. Astăzi, majoritatea avioanelor au viteze de peste 800 km/oră (unele au început să depăşească viteza sunetului), iar înălţimile de zbor sunt între 7—11 000 metri. În câteva secunde controlorul de trafic primeşte rapoarte sau cereri de la mai multe avioane, le judecă, interpretează posibilităţile fiecăruia în parte de a executa manevrele care vor fi necesare, dă dispoziţii şi urmăreşte executarea lor, în aşa fel ca zborul să decurgă normal.

La toate acestea mă gândeam, aflându-mă în turnul de control al aeroportului internaţional „Kogălniceanu". În faţa pupitrelor, în încăperea circulară, unde am ajuns urcând zeci de trepte în spirală, este semiîntuneric, creat artificial, pentru a se putea urmări ecranul radar. După ce ochii mi se obişnuiesc cu acest clarobscur, descopăr ecranul, ca un ochi imens, magic, pe care ţintele luminoase, imaginile avioanelor în zbor, aleargă ca nişte stele migratoare, cu rosturi însă foarte precise. Pete ceva mai mari, galben-verzui, ca şi ţintele de altfel, stătătoare, sunt imaginile formelor în relief. Mi se arată şi vapoarele din port. Antena radar mătură împrejurimile fără întrerupere. Liniile luminoase ale goniometrului indică poziţia avioanelor aflate în legătură cu solul. Controlorul de trafic vorbeşte în cască, iar coordonatorul, la telefoanele înşirate pe pupitru, în dreapta ecranului radar. Aflu că avioanele trebuie să aibă vântul în faţă, atât la aterizare, cât şi la decolare.

Stau în spatele navigatorului principal radar de serviciu. Este un om la 53—55 de ani. Mic de statură, robust. Pare obosit. Ca din senin, s-a dezlănţuit o aversă. Mă ridic v şi caut să disting pista. De aici, de la această înălţime, pare o fâşie de apă. Fulgeră, un pâlc de porni de lângă turn freamătă puternic unindu-şi nu crengile, ci toată coroana.

Din cauza furtunii, un avion BAC nu poate fi. Adus la aterizare. Se caută o zonă liniştită, de aşteptare, unde să fie dus. Dacă nu va fi găsită, în funcţie de combustibilul pe care îl are, va fi îndrumat la Bucureşti, Varna sau Sofia. Cerul e plafonat.

„Pe unu-opt nu se vede nimic. Mai bine pe doi-şase",

ascult o convorbire între avion şi sol. „în nord nu se vede pista, mai bine să încercăm în sud”. Avionul este coborât sub plafonul de nori cenuşii, până când pilotul vede aerodromul. La minutul 33 era la Ţăndărei. Poate fi adus spre Galaţi şi apoi deasupra mării.

De jos, un avion – AN-24 – nu poate decola încă. Urmăresc ecranul radar. Văd BAC-ul. Apar şi alte ţinte luminoase. Se vorbeşte în. Engleză. Aflu că vine la aterizare un Boeing 737 al companiei Transavia Holand. Aversa de ploaie a trecut. E linişte iar. Turnul comunică că pot fi duşi pasagerii la avionul AN-24. Apoi se înştiinţează cabina avionului că s-a transmis comercialului să aducă pasagerii la avion. Se aprobă decolarea şi se comunică elementele. Comandantul echipajului repetă;

— Sunt Barbu Marin Luca, se aude în turn, aprobaţi rulajul.

— Aprob, răspunse sec, scurt, omul din faţa mea, de la pupitru.

îl simt. Din cauza furtunii, a dificultăţii din aer. A avioanelor ţinute în zone diferite de aşteptare, îi simt nervii întinşi. Îl văd că se străduieşte să se stăpânească. Discret, îi vine în ajutor, aşezându-se tăcut în dreapta lui, un alt navigator radar. Uzura nervoasă, acumulată pe tot parcursul anilor I; \ serviciu, aici în turn, şi-a pus amprenta.

în altă tură. Două avioane la două minute unul în spatele celuilalt, cu 600 km la oră. Ar fi fost necesar să: păstreze, în urma indicaţiilor date de turn, o distanţă; de 20 km între de. Amândouă au intrat în acelaşi minut. Ia Ţăndărei. La Constanţa era o zonă ionizată, nu se vedeau bine avioanele pe ecran. În mod normal, avioanele trebuiau să vină unul în spatele celuilalt. Au venit lateral unul faţă de altul. De serviciu în turn. Omul acela în vârslă.

Am coborât din turn. Soarele ardea puternic. M-am oprit în prag să-mi reobişnuiesc ochii cu lumina orbitoare. Am intrat pe pistă în soarele torid de iulie. Era argintie, ca suprafaţa unui lac neclintit, oglindă magică, răsfrân-. Gând zboruri inverse. Ciudat. Din loc în loc, prin lamele privirii

văd pete mai întunecate în această oglindă, în acest lac, similare celor de pe întinderile marine. Lăstunii, în zboruri întretăiate, joase, scurte, zigzagate, dau ţipăt. Din distanţă în distanţă, avioanele companiilor române şi străine, aterizate. Păsări uriaşe, în lumina nefirească a orelor de amiază, cu aripi întinse, gata de zbor. Deşi simţi că de-abia au venit şi că au nevoie de repaus.

Mi-au rămas în urechi, stăruitoare, vorbele unuia dintre aceşti „acari ai cerului" cura se autonumesc controlorii de trafic aerian: „Trăiesc o teamă constantă, rămasă în mine, care se filtrează subteran şi care, prin fisurile momentelor de tensiune, urcă la suprafaţă ca lava unui vulcan. E teama să nu greşesc. Urmările pot fi eatastrofale, dacă mă gândesc la zecile, sutele de vieţi omeneşti şi la valorile ce pot fi implicate intr-o catastrofă".

îmi spun că înaintând în vârstă, controlorul de trafic devine mai vulnerabil în faţa acestui stress, la care se adaugă cel „adiţional", al deteriorării fizice. Mă gândesc că oamenii aceştia ar avea nevoie de un timp de recuperare, de refacere fizică şi psihică, mai îndelungat. „Dacă sunt şapte avioane la aterizare, piloţii vin liniştiţi, ştiu că sunt dirijaţi de la sol, de noi".

Privesc, aici pe aerodrom, autocamioanele înşirate, aliniate, galbene, tramcarele, microbuzele, autobuzele, personalul retras sub câte o umbră părelnică din faţa zădufului care se simte peste tot. Mă întâlnesc cu comandantul aeroportului, mic de statură, voinic, energic. Ies, prind un microbuz de serviciu şi plec, împreună cu un echipaj tocmai întors din cursă. Mă bucur să-l regăsesc pe Pascal. Acelaşi' surâs, puţin obosit. Piloţii sunt gălăgioşi, reconfortanţi. Doar ochii, halourile din jurul lor vorbesc despre înălţimi.

E noapte. Noapte de vară. Ora zece şi jumătate. Cerul e senin. În turnul de control, semiîntunericul obişnuit. Ochiul ecranului radar domină încăperea de dimensiuni reduse, circulară. Pare un ochi veşnic neadormit, fără pleoapă. Dacă a avut-o şi-a pierdut-o prin atrofiere, ca o excrescenţă

devenită inutilă. Antena radar se roteşte. La pupitru, de serviciu acum Verzea, neautorizat, sub supravegherea lui Barbu, navigator radar autorizat. Şeful de tură, Dima, mic de statură, robust, mai în vârstă, aşezat într-un fotoliu, lucrează la un registru de procese-verbale. Se simte obosit. Cu ochelarii căzuţi pe vârful nasului, cu capul aplecat, pare a fi adormit.

Pe ecranul radar apar două ţinte luminoase, care se deplasează ca două minuscule comele cu coadă estompată. Sunt două avioane – unul al companiei germane Interflug, celălalt al companiei TAROM. Vin la aterizare pe aeroportul internaţional „Kogălniceanu”. La un moment dat ţintele luminoase parcă se suprapun. Erau la o distanţă reală de două mile. Controlorul radar Verzea este

’onvins că vede o sân «ură ţintă fosforescentă, cu o coadă mai lungă. De la bordul avionului TAROM comandantul de echipaj anunţă la sol că se găseşte la două mile distanţă de avionul companiei Interflug. Verzea înţelege că se află la un interval de timp de două minute.

La cererea comandantului de echipaj al companiei TAROM, Verzea autorizează urcarea avionului la nivelul 2-5-0 nivel de rută. Verzea distinge acum pe ecranul radar o a doua ţintă luminoasă. „E avionul german”, îşi spune liniştit. În realitate era un al treilea avion care venea la aterizare. Verzea gândeşte că sunt două avioane mari, care zboară aproximativ cu aceeaşi viteză. Este mulţumit de sine. Ochii lui căprui licăresc. Îşi trece prelung mâna prin părul scurt şi îşi desface nasturele de la gulerul cămăşii albe, scrobite impecabil.

Obţinând aprobarea pentru nivelul 2-5-0, avionul românesc urcă şi trece prin nivelul avionului german. Distanţa dintre de fiind de două mile, poate mai puţin, cele două avioane au trecut foarte aproape unul de altul, crcându-se premisă de abordaj. Luminile de la bordul aeronavelor au fost văzute distinct de echipajele în zbor.

în acel moment şeful de tură se ridică din fotoliu şi vine în spatele controlorului Verzea. Tresare şi îl împinge de pe

scaun, luându-i locul, subit cuprins de agitaţie. Vorbeşte cu navele, se bâlbâie. Ceilalţi controlori vin cu toţii în faţa ecranului. Barbu îşi dă seama că, din cauza englezei deficitare şi a emoţiei puternice controlorul s-a pierdut. Intervine energic şi preia dirijarea navelor.

Peste puţin timp, cele trei avioane aterizează.

La Centrul regional de dirijare a zborului de la Otopeni – ACC – Air Control Center – m-am dus împreună eu Pascal.

Am venit aici să-l întâlnesc pe Marian Neagu. Stabilisem ora aceasta cu el zilele trecute, când îmi povestise, începuse numai să-mi povestească, în intervalul dintre două dirijări, un episod foarte interesant. E un om tânăr, foarte tânăr chiar, blond, cu mustaţă, înalt, echilibrat. Am reţinut amănuntele acelei întâmplări relatate numai pe jumătate. Tocmai clipa dramatică nu apucase să o sfârşească. Îmi promisese că o va scrie (eu priveam cu oarecare scepticism această făgăduinţă, i-am şi spus-o, cred) şi că îmi va aduce filele astăzi. Nu venise încă, era liber, l-am zis lui Pascal că rămân să-l aştept.

„Eram în tură de noapte, începuse Marian Neagu. Spre dimineaţă. Pe la cinci fără zece, dimineaţa. Mă simţeam foarte obosit, avusesem o tură grea, cu furtună, nevoi de ocolire foarte mari de la ruta normală. După ora patru dimineaţa a plecat un avion TAROM IL-14 spre Constanţa. Din cauza condiţiilor meteo neprielnice, ajunsese pe la Galaţi. Pilotul lua informaţii de la radarul Constanţa, în sud, un avion olandez, KLN 2505 DE-9, intrase la Russe şi mergea la Amsterdam. Survola România la nivelul 2- 6-0, cam 7 900 metri. În sens opus venea un Boeing 707 al companiei Condor, din RFG, care zbura la altitudinea de 10 000 metri. Mergea de la Koln la Istambul. După ce KLN-ul a trecut graniţa noastră, a cerut să urce la 10 600 metri. Iniţial aprobasem să urce la 9 400. Dirijam aceste trei avioane. KLM 2505 DE-9 menţinea nivelul aprobat. Am cerut echipajelor KLM şi Condor să stabilească poziţia şi distanţa faţă de Târgu-Jiu, ca să văd când este momentul ca avionul olandez să urce prin nivelul avionului german,

Condor, în afară de orice pericol. Cele două avioane s-au depăşit când KLM mai avea 180 km până la Târgu-Jiu. Repet că aceste avioane veneau din sens contrar spre Târgu-Jiu..

Ca într-un veritabil şi, parcă, intenţionat suspense, Marian Neagu se oprise aici. Mărturisesc că eram curios să ascult urmarea, fiind convins că se petrecuse ceva deosebit, de natură să-mi contureze încă o imagine despre aceşti oameni care dirijau maşinile zburătoare, o imagine tot aşa de pregnantă ca aceea despre Fane Voicu, de la Băneasa, băiatul uriaş, cu surâs şi priviri de adolescent pus pe şotii.

Marian nu mai venea însă. I-am telefonat acasă. S-a scuzat, sub nu ştiu ce pretext, dar mi-a promis că îmi aduce finalul episodului. Urma să plec la „Kogălniceanu”. Mi-a spus că îmi va trimite acolo filele cu una din curse.

Nu mi le-a trimis. Oameni, oameni, oameni.

Caut să-mi amintesc ce îmi mai povestise atunci, 3a prima noastră întâlnire. Îmi vorbise despre satisfacţiile unui controlor de trafic aerian.

„După două ore de muncă, te scoli de pe scaun extenuat, cu cămaşa leoarcă. Numeri şi vezi câte avioane ai dirijat. Se întâmplă să fie în jur de treizeci. Atunci trăieşti’ o stare sufletească de împăcare cu tine însuţi. Un soi de linişte care se defineşte pe măsură ce, reflectezi. Nu ai timp când stai la pupitru. Te simţi un fel’de zeu, dacă vrei (roşise rostind acest cuvânt, pe care, în fond, nu sunt sigur că l-a rostit el, ori eu), fiindcă de aici, de la sol, datorită în parte şi ţie, zeci de avioane, sute de pasageri, ori mărfuri de a valoare uriaşă, inestimabilă poate, ajung în condiţii optime la destinaţie. Eşti o moleculă, un atom, din acest foarte complex, fin, subtil angrenaj care asigură vieţi, interese, valori. Şi parcă, deodată, gândind la toate acestea, un flux te străbate, o forţă te invadează „şi, la capătul celor două ore, te simţi în stare să iei totul de la început.”

Am urcat la detaşamentul de IL-18. Pascal mă aştepta. Mi-a spus că intervenise ceva neprevăzut. Trebuia să plece

seara în cursă. Ne-am despărţit, urmând să ne căutăm după reîntoarcerea sa. Am plecat de aici la aerogară, unde aveam întâlnire cu Mircea Trifan, navigator pe un faimos IL-18-IMB, care reuşise să aterizeze în Cipru, după ce deasupra Mediteranei i se opriseră cele patru motoare pe rând.

Am trecut prin sala de aşteptare, unde forfotea mulţimea de pasageri, şi am urcat scările în spirală spre restaurant. Mai înainte, mi-am cumpărat câteva ziare şi reviste.

Mircea Trifan, o, cerule, trebuia să-mi aducă notate peripeţiile prin care trecuse în acel dramatic moment deasupra Mării Mediterane. O presimţire sumbră îmi învălui inima, dar îmi spusei că al doilea ghinion, în aceeaşi zi, nu putea să mă pândească. Am respirat destins când l-am zărit la o masă împreună cu un alt bărbat. M-am apropiat, s-a ridicat şi, tocmai când mă aşteptam să mă invite, mi-a cerut răgaz pentru câteva minute, având încă de discutat cu acel om. M-am aşezat la altă masă, am comandat o cafea mare şi amară şi am început să răsfoiesc teancul de ziare şi reviste. Din când în când îl cercetam pe Mircea Trifan, care, spre stupoarea mea, îmi ocolea privirea. Am crezut că mă înşel. Păruse foarte interesat, încă de acum câteva luni, să-mi vorbească. Nu, nu mă înşelam, îmi aprindeam a treia, ori a patra ţigară, băusem cafeaua, terminasem de răsfoit ziarele şi revistele, înregistram periferic murmurul, zumzetul de stup de albine care urca de jos, din sala de aşteptare, auzeam zgomotul de motoare al avioanelor care aterizau. Nemaisuportând această prelungită aşteptare, i-am făcut semn navigatorului (ieşit acum la pensie) că nu mai pot rămâne. Mă simţeam penibil şi eram hotărât să renunţ la relatările lui, puteam foarte bine să vorbesc cu ceilalţi membri ai fostului echipaj. Tocmai înu strângeam ziarele şi revistele împrăştiate pe masă, când am simţit o siluetă oprindu-se lângă mine. Am ridicat privirea şi am întâlnit chipul zâmbitor al lui Mihai Silvestru, pilot de linie, comandant de echipaj. Un bărbat înalt „subţire, cu păr şaten lins, ochi luminoşi, blânzi,

nostalgici, cu nasul proeminent.

— Ce faci aici? m-a întrebat, după ce ne-am strâns mâinile.

— Îl aşteptam pe Mircea Trifan. Trebuia să-mi aducă nişte file despre episodul din Cipru.

’ – Nu l-ai văzut? făcu mirat. Uite-l la masa de lângă fereastră.

— L-am văzut, cum să nu-l văd, răspunsei, dar mă ţine aici de aproape o oră.

— De ce-l mai aştepţi?

— Nu-l mai aştept. Nu bei o cafea?

— Nu, nu beau. Hai la mine. Să ascultăm muzică. Îţi fac eu o cafea să mă ţii minte.

— De acord.

Când m-a văzut că plec, Mircea Trifan a părut fals mirat. A schiţat un gest cu mâna spre buzunarul hainei, unde probabil avea însemnările. I le-am cerut, fără să fac un pas spre el. O clipă a avut intenţia să se ridice, apoi a renunţat. L-am salutat ceremonios şi am plecat cu Mihai, care devenise nerăbdător, deşi era un om foarte calm. Indignat, mi-a spus:

— Eşti prea generos cu acest soi de… neoameni.

Ani coborât scările în spirală, iar eu m-am oprit să cumpăr un pachet de BT.

— Ce faci? Lasă, am eu ţigări.

M-a luat de braţ, am făcut un adevărat slalom printre pasagerii care aşteptau, am trecut în corpul clădirii rezervat personalului navigant şi diferitelor servicii accesorii, briefing, meteo, cabinet medical, ACC, şi am ieşit din aerogară. Mihai nu avea maşină. Am plecat cu autobuzul până la Băneasa, cartier în care locuia. Avea un apartament cu două camere. Am intrat într-o încăpere dreptunghiulară: două fotolii comode, o masă lungă şi joasă, un dulap-bibliotecă, bar. Totul era simplu, neostentativ, modest. A scos o sticlă de whisky, două pahare, două boluri, ţigări Kent şi un soi de ţigări necunoscute mie, de foi cafenii, lungi, subţiri, discret aromate, care mi-au plăcut foarte

mult. Roi-Tan, tips cherry. Mai avea trei în pachetul de cinci ţigări. Mi le-a dăruit dezinvolt, după ce am inspirat primul fum. S-a dus să facă faimoasa cafea de care pomenise la aeroport.

Mă gândesc că destinul acestor piloţi de linie, care aparţin unei generaţii ce nu mai poate fi numită tânără pentru aviaţie (Mihai avea 39 de ani), este comun. Au venit în aviaţie pe diferite căi, dar toate marcate de dorinţa de a zbura, manifestată încă din anii copilăriei, dorinţă care, ini rând în ’planul conştientului, a devenit pasiune. Orice fel de calcul, de orice natură, a fost străin acestor piloţi. Există, însă, o altă categorie de aviatori, care au avut mai puţin chemare pentru aviaţie.

Mihai aparţine celor dintâi. Sunt convins că dacă n-ar fi ajuns pilot nu s-ar fi realizat în viaţă. Există oameni cu vocaţie şi cu un drum foarte exact. Dacă viaţa îi scoate de pe făgaşul lor, sunt, într-un anumit sens, pierduţi. Nu mai pot da tot ce au mai bun, mai autentic, mai util oamenilor. Chiar dacă vor fi meseriaşi, ori profesionişti foarte conştiincioşi, rămâne o parte esenţială a energiei lor care se iroseşte şi o nostalgie permanentă a locului pierdut.

Mihai însă şi-a împlinit destinul. A visat omul-pasăre în copilăx’ie, cu ochii deschişi. Şi a dorit să zboare. Încă de când avea patru ani, un frate mai mare i-a făcut un planor cu praştie, să se joace. Într-o vară, avea unsprezece ani, un vecin l-a chemat la cercul de aeromodeie.

începuseră să se coacă vişinele. A cules o pungă şi s-a dus. La cincisprezece ani a intrat „în contact” cu „aviaţia mare”. A făcut şcoala de mecanici de avion, apoi de zbor fără motor. „La planorism mi s-a dezvoltat spiritul de echipă. O. Să asculţi cântecul planorului | Cum fluieră vântul printre hobane! Credeam că e tot ce îşi poate dori un om. Îmi lipseau multe, dar mi se părea că am totul. Fetele veneau singure la noi, atrase ca de un miraj. Am rămas cu toate prieten. Azi e obositor.”

— De ce, Mihai? l-am întrebat. De ce azi, tocmai azi, când zbori pe avioane mari, moderne? Ce te oboseşte? Nu

înţeleg. —j

— Nu zborul mă oboseşte. Dacă n-aş zbura, n-aş mai fi om. Mă oboseşte scriptologia de pildă. Ai auzit de această nouă, atotputernică zeitate? făcu el ironic. Ni se cer, nouă, piloţilor, fel de fel de situaţii, procese-verbale, foarte multe situaţii scriptice, care nu sunt deloc necesare. Ne acoperim de tot felul de hârtii. Ne paşte pericolul să ne transformăm în conţopişti. Activitatea noastră de bază, zborul, riscă să treacă pe planul doi. În aviaţie este o disciplină deosebită, impusă de specificul muncii. Ei bine, conştiinciozitatea, pe care o avem noi, aviatorii, nu trebuie subminată de nimic. Toată rezerva noastră, raţională şi afectivă, da, afectivă, trebuie dăruită zborului. Nimic străin să nu o tulbure.

Mihai a revenit cu ceştile de cafea şi cu ibricul de aramă din care se înălţau aburi aromitori.

— Sunt omul tău, am zis.

— Aşteaptă o clipă, asta nu e totul.

Puse tava, cu multă grijă, pe măsuţa lungă şi joasă. Se îndreptă spre acel dulap bibliotecă, bai*, discotecă. Apăsă diverse butoane şi banda magnetică începu să se deruleze. Luă o cască, foarte ciudată, pe care mi-o aşeză la urechi şi un mic aparat electronic pe care mi-l puse în mână, manevrând iarăşi clapele. Auzeam în prim plan când un grup de instrumente, când altul, când solistul.

Mihai mă privea încântat, interogativ, sigur de răspunsul meu. Acest om, care trecuse şi avea să treacă prin clipe

«xtrem de dificile, acolo sus. Se transfigurase. Trăia muzica cu toate fibrele fiinţei sale. Deasupra gurii frumos arcuite, cărnoase, plutea, flutura scama de lumină a unui suris angelic.

Am băut whisky, am fumat ţigări bune, am băut cafele. Nu vorbeam, ascultam muzică şi ne priveam. Casetele se schimbau una după alta.

— Acum ai să vezi un apus de soare în fiord, spuse Mihai.

intr-adevăr, sunetele s-au transformat, înaintea ochilor, în imagini vizuale, colorate.

— Acum vei vedea, continuă peste un timp Mihai, cum se

topeşte un ţurţur de gheaţă la streaşina unei colibe din nordul înzăpezit. Fii atent, e dimineaţă, soarele e stăpin, trec orele, e primăvară, uite, a început să se scurgă prima lacrimă a ţurţurelui. O vezi?

— Da,. Mihai. Am şoptit.

Vedeam zăpezile însorite, simţeam viaţa în impulsurile ei primare, trandafiriul luminii descompuse în beţigaşul de gheaţă care atârna, printre atâţia ţurţuri, la marginea streaşinei... Şi banda s-a întrerupt brusc. Mihai a schimbat caseta. Ritmuri sudamericane, molcome, mătăsoase, unduitoare m-au înconjurat, eu punct central, din ce în ce mai dens, mai insinuant.

Şi atunci m-a invadat o altă realitate. De coşmar trăit cu simţurile descompuse, ca sub refracţia unei lumini puternice, divergente apoi. În mijlocul odăii au apărut dansatori şi dansatoare sud-americane, orchestra, pereţii s-au distanţat, dezmembrându-se, spaţiul s-a dislocat, timpul a suferit mutaţii, sublimându-se. În mijlocul dansatorilor a apărut mama, aşa cum o lăsasem la Ploieşti, bolr. Avă, bătrână, care a început să se mişte în ritmul lent, balansat al muzicii, cu mâinile, braţele deschise, puţin înclinată pe spate, reliefându-şi pântecul umflat de lichid. Dansa, dansa singură, cercul se lărgise în jurul ei, dansatorii se retrăseseră fără să se îndepărteze prea mult, fără să se tulbure din ritmul acela unduitor, voluptos. Mama dansa, dansa cu braţele desfăcute, bătrână, cu tâmpla uşor înclinată, cu o linişte ciudată în priviri, o lumină lăuntrică răsfrântă, ca o împăcare cu sine şi cu lumea, definitivă, totală, ireversibilă.

— Daniel, ce s-a întâmplât?

L-am privit străin pe omul din faţa mea, care îmi scur tura umărul.

— Uite, vreau să-ţi prezint pe cineva.

Mi-am revenit. Cine venise? Fusesem singuri. Când intrase? Am vrut să mă ridic din fotoliul în care mă afundasem, dar fire nevăzute mă reţinură. Mihai îmi scoase casca de pe cap, trebuie că arătam hilar, îmi luă aparatul

acela electronic din poală şi mă împinse uşor în fotoliu. Apoi zise:

— Bea, nu ştiu ce s-a petrecut cu tine. Oricum, nu-ţi va face rău.

îmi întinse bolul cu whisky. L-am luat, l-am golit dintr-o înghiţitură. Un şarpe de foc se insinuă pe esofag şi se încolăci, ghem de jeratic, în stomac. Mihai dispăruse. Pe canapea, dinainte-mi, şedea o femeie tânără. Avea un oval al feţei accentuat, liniile ferme, linia nasului lungă, era frumoasă, buze senzuale, ochi căprui ori negri, pleoapele uşor fardate cu albastru, păr lung răsfrânt peste sâni, un fir drept, gros, priviri directe, puţin vulgară, mi se păru, dar nu respingătoare, dimpotrivă. Cred că era înaltă, subţire, cu pântecul supt şi sâni pronunţaţi. Stătea picior peste picior, cu coapsa prelungă (are zvâcnit peste un viaduct). Rochia, pe un fond grena, cu flori geometrice albe şi galbene, mari, mult prea transparentă, cercei rotunzi. Pe degetele lungi, o, ce lungi, inele de aur.

Mihai aduse iar ibricul acela de aramă cu cafea abulindă şi trei ceşti mari. Spuse simplu:

— Ea este Tia.

Şi, întorcându-se spre ea:

— Pe el îl cunoşti?

Am vrut să mă ridic din fotoliu, dar n-am reuşit. Am murmurat ceva? Nu ştiu.

Spre seară am plecat. Odată eu Tia. Era cu maşina, un Ford Capri.

— Te conduc. Unde vrei să te las?

— Nu ştiu, am răspuns, şi m-am urcat lângă ea.

Conducea dezinvolt, şerpuind cu eleganţă printre automobilele care împânzeau şoseaua naţională Bucureşti-Ploieşti. Am trecut de Otopeni, ne-am oprit la marginea unei păduri. A stins farurile, am rămas un timp în maşină, n-am scos o vorbă niciunul. Apoi a coborât, a făcut câţiva paşi, şi-a aprins o ţigară, s-a îndreptat spre un arbore înalt şi s-a rezemat de el. A fumat toată ţigara. Aproape n-o mai zăream, îi bănuiam însă făptura, prinsă ca o enormă reptilă

pe verticala arborelui. Florile de pe sân îi ardeau ea două văpăi fosforescente.

— Situaţiile limită? Fentru noi sunt normale, vorbi Mihai. Veneam de la Aden, în cursa Cairo-Aden-Otopeni. Am hotărât să trecem peste Cairo, să aterizăm direct la Otopeni. Pe la Post Dusan, la Luxor, datorită vântului puternic de faţă, viteza oscila între 350—395 km/oră. Tentativa de a ajunge la Otopeni era pusă sub semnul întrebării, din cauza combustibilului. Am continuat zborul cu gândul ca, la nevoie, să ne alimentăm la Cairo. Intre timp însă vântul s-a potolit. Am zburat mai departe, cu riscul de a ateriza la Atena. Aici mai aveam 4 200 tone de petrol, deci, după normă, combustibilul nu ne ajungea. Totuşi ne-am hotărât să mergem la Otopeni. Nu, nu era riscant, deoarece puteam să aterizăm în caz extrem la Sofia. Când am trecut de Atena, mecanicul de bord ne-a zis:,. Sunteţi nebuni, nu ne ajunge gazul!’! Atunci a apărut emoţia. Dar calculul meu era bun. La Otopeni. Am ajuns după nouă ore şi jumătate de zbor.

Zborul de noapte? Are farmecul lui. Dar eşti atent la aparate. Afară ne uitam ca să ne limpezim ochii. Apusul de soare? Da, e frumos, e altfel sus. Ca şi luna plină. E mare, luminoasă aproape, în hăurile semiîntunecate. Când străbatem un, nor „se diminuează,

Când sunt fenomene orajoase, la orizont apare o flacără mişcătoare, pe toată linia lui. Pare un tampon imens de vată îmbibat cu spirt căruia îi dai foc.

Pleci de la Constanţa spre Oslo la orele 14. Ajungi acolo la orele 22, soarele încă n-a apus. Te întorci tot pe lumină,

Mihai soarbe din cafea, ori coniac, fumează, îşi adună gândurile, nu, nu şi le adună, le lasă aşa cum vin, şi vorbeşte.

— Era curând după ce devenisem comandant de echipaj. Zburam spre Bergen. Cursa era lungă. Eram trei piloţi, doi comandanţi. La Bergen, lipsă de vizibilitate. Ce facem? Aterizăm pe Oslo sau mergem mai departe? Da. Mergem mai departe. Unul din comandanţi făcea fonia. Am aterizat

pe Bergen. Pista era udă. Nu se simţea contactul cu ea. Pasagerii, toţi străini, când au văzut iarba, au început să aplude şi să cânte. Sunt riscuri la Bergen. Pragul pistei e marcat de două stânci. Practic, treci cu avionul ca printr-o poartă, nu-ţi poţi permite nicio deplasare dreapta-stânga,

— De ce aţi riscat, Mihai? Din ambiţie? Puteaţi provoca o catastrofă.

— Nu, nu puteam. E adevărat că am riscat. De ce? Din dorinţa noastră de reuşită. Aveam încredere în noi. Ne spuneam că dacă executăm totul cu atenţie, trebuia să iasă bine. Tăcu. Şi mai e ceva. Dacă în situaţii similare am căuta să alegem calea cea mai uşoară, foarte multe curse cu pasageri n-ar mai apunge la destinaţie în timp util. Timpul estimat. Dacă aterizam pe Oslo, trebuia să aşteptăm să se ridice ceata la Bergen. Asta ar fi avut alte implicaţii.

— Care?

— Mai multe. Avionul ar fi fost scos din program, un avion înlârziat dă peste cap programul de zbor din ziua următoare. Se depăşeşte timpul de lucru al echipajului. Şi încă ceva, foarte important. Se discreditează compania. Şi nimeni nu vrea asta. Apoi cheltuielile în plus. Orice aterizare neprevăzută pe un aeroport străin implică taxe de aterizare, taxe de parcare, servicii la sol.

Aterizarea? E un al doilea moment de tensiune intensă după decolare. Spre deosebire de alte profesii, unde randamentul de obicei scade cu cât te apropii de sfârşitul programului de lucru, piloţii trebuie să dea randamentul maxim la sfârşitul zborului, la aterizare. A

Pe Calea Victoriei, în dreptul Academiei, am întâlnit-o pe Mrinalina Saraphai. Nu ne-am ascuns niciunul bucuria. Mergea să lucreze la bibliotecă.

— Nu am prea mult timp, n-am deloc chiar, dar pentru tine îmi fac, măcar să fumăm o ţigară. Hai, vino cu mine, stăm pe una din băncile de pe alei, mi-a spus, şi m-a prins de braţ.

Este de statură potrivită, cu tenul măsliniu, ochii negri,

foarte expresivi, cu lumini care vin din mari adâncimi. Părul negru este împărţit în două şi pieptănat cu firul drept. Pe buzele subţiri, un zâmbet permanent.

Am intrat pe aleea principală din parcul Academiei RSR. E toamnă acum, frunzele se vor desprinde curând din marii platani. Înaintăm, găsim o bancă de lemn, vopsită în verde, ne aşezăm. Mrinalina îmi vorbeşte despre munca ei la Academie.

Este puţin după ora două. Nu e răcoare, dar nici foarte cald, soarele e de miere, se difuzează în frunze, în arbuşti, în pietre, în părul şi buzele fardate ale Mrinalinei. Stăm sub un arbore înalt, bogat în coroană. Vorbim, ne privim. Îmi spune că e foarte ocupată. Pe lângă munca ei de cercetare, în curând este sărbătoarea zeiţei Durga şi, în odaia sa modestă, are o mulţime de invitaţi, studenţi indieni din Bucureşti şi studenţi români. Se vor prepara mâncăruri specifice, sărbătoreşti. „Foarte condimentate”, râde, „dacă vii, vei flămânzi”. Apoi îmi vorbeşte despre zeiţa Durga, mama ocrotitoare a întregii creaţii, în credinţa fascinantă indiană. A salvat pământul de demoni, îţi dă putere să învingi răul din tine.

— Ştii, vorbeşte Mrinalina, toamna este un anotimp foarte frumos în India. Încetează ploile, orezul e abia încolţit, lanurile sunt verzi, ca un abur părelnic, cerul albastru, norii albi. Înfloresc lotuşii, râurile sunt bogate în ape.

Sărbătoarea zeiţei începe în prima seară cu lună nouă şi se sfârşeşte când luna e plină. Seara a zecea este a „întâlnirilor”, cea dintâi, din oele până la luna plină. Nu trebuie să duşmăneşti pe nimeni, sufletul să-ţi fie împăcat, netulburat de niciun semen, fără să tulburi, la rându-ţi, un altul. Se întâlnesc cunoscuţi şi necunoscuţi, îmbii şi eşti îmbiat cu dulciuri (alină amărăciunea din om).

Florile favorite ale zeiţei Durga sunt lotusul şi dopaţi.

— Cum arată această floare, Mrinalina?

Nu ştiu cum se numeşte la voi’. Mrinalina privi în jur şi exclamă zâmbind. Asta el Şi, dintr-un arbust, rupe un fir

subţire, lemnos, pe care sunt înşirate, de-o parte şi de alta, printre frunze mici, flori roşii, cu tente mov. Cum se cheamă? întrebă.

— Nu ştiu, Mrinalina. Lartă-mă, nu ştiu.

Am tăcut amândoi. Fiecare cu gândurile. Sale. Ea, poate, se vedea acasă, la Calcuta, într-un sari mov-pal, în mulţimea fremătătoare, aducând prinos zeiţei Durga. Eu. Departe, îmi răscolisem în memorie cunoştinţele mele de mitologie indiană.

— Parcă, iniţial, sărbătoarea aceasta avea loc primăvara, nu? am întrebat.

Ea râse. Dintâi mărunţi şi albi străluceau.

— Da, aşa este. Tu, cu pasiunea ta pentru Tagore, cum să nu. Ştii!' Adu-ţi aminte de Ramayana. Rama a invocat-o odată pe zeiţă toamna, în loc s-o invoce primăvara. Rama a vrut să-i ofere, ca ofrandă, o sută opt lotuşi. Zeiţa i-a luat un lotus. O sută opt era un număr magie. Rama nu putea oferi o sută şapte lotuşi şi, ca să completeze, a vrut să-şi scoată un ochi (avea ochi albaştri). Atunci zeiţa s-a convins de sinceritatea şi devoţiunea lui Rama. I-a restituit lotusul şi i-a dat harul invocat.

Mrinalina uitase, se pare, că nu poate zăbovi prea mult cu mine. Nu i-am reamintit. Poate că şi eu uitasem. Pluteam într-un fel de spaţiu şi timp reversibil. Am întrebat-o:

— Cum aduceţi voi ofrande zoilor?

— În căuşul palmelor, la templu, preotul pune anumite flori (ştii că zeităţile îşi au floarea favorită), frunze şi fire de iarbă, stropite cu pastă de santal şi apă din Gange, se împreună palmele; cu ofranda închisă între de, murmuri rugăciunea. Apoi ofranda se aşază la picioarele statuii zeului.

După alte clipe de tăcere:

— Pe Dumnezeu, în India, îl găsim prin iubire. Govindadas spunea că fiinţa iubită e în Dumnezeu şi Dumnezeu e în fiinţa iubită,

— Să aducem slavă iubirii, am zis fără ironie.

— Da. Nu toţi oamenii ştiu asta.

Mrinalina a privit ceasul minuscul de la încheietura mâinii sale măslinii, a exclamat „o, ce târziu e”, s-a ridicat, mi-a întins amândouă mâinile şi a zis:

— Te mai văd, da?

— Sigur, Mrinalina, sigur că ai să mă mai vezi.

Am urmărit-o din ochi până a dispărut pe una din uşile’clădirii.

M-am ridicat de pe bancă. Mai rămăsesem după plecarea Mrinalinei poate mai bine de o jumătate de oră. Continuam să trăiesc sub atmosfera aceea de Indie îndepărtată. Mă visam acolo sub un arbore Ashoka. Mă întreba: „Ştii ce înseamnă Ashoka?” „Da, cel care nu cunoaşte tristeţea”. Mă privise, cu ochii luminoşi adumbriţi, fără zâmbet.

Trebuia să plec. Aveam să-l întâlnesc într-o cofetărie retrasă pe Lucian Scheianu, comandant de echipaj pe Tupolev-154. Un bărbat care reuşise să-şi refacă echilibrul lăuntric după anii de întrerupere de la zbor. Dar seismele trecute, prin fh’ea lucrurilor, în straturile memoriei, revin uneori. Şi chiar dacă nu revin, îşi pun amprenta, descărnate, osificate, dar cu atât mai durabil, pe fiinţa noastră.

Lucian Scheianu era omul care ştiuse să depăşească deteriorările psihice cauzate de constrângeri sociale într-o perioadă trecută.

îl cunoscusem în vară, la „Kogălniceanu”. Ne făgăduisem, acolo, ore întregi de plimbări, de comunicare, dar nu am reuşit să le realizăm. Fie din cauza deselor sale plecări în curse, fie datorită îmbolnăvirii lui Sorin. Ns despărţisem hotărâţi să ne revedem la Bucureşti. Nu ştiu de ce, aveam presimţirea că nu vom reuşi nici de data asta.

Ţin minte un drum făcut împreună la „Kogălniceanu”, Ne întâlnisem în sat. Eu căutam farmacia. M-a însoţit, a avut chiar răbdare să mă aştepte (era aglomeraţie). Se inserase când ne-am înapoiat la hotel. Becurile îşi filtrau lumina prin frunzele salcâmilor de pe marginea şoselei. Apoi am părăsit drumul principal pentru o potecă ce scurta distanţa. Ghiceam şoseaua mai mult după farurile automobilelor

(circulaţia devenise intensă), auzeam şuieratul caracteristic al pneurilor pe asfaltul încins peste zi.

Pe drum ne întâlnisem cu un aviator care se ducea în sat. I-am spus lui Lucian Scheianu că omul acela nu-mi plăcea. Avea un licăr în ochi pe care nu putusem să-l interpretez, pentru că nu-ţi suporta privirea. Parcă avea ceva de ascuns. Nici zâmbetul lui, forţat, lipit de colţul buzelor, de circumstanţă, nu era de natură să ţi-l apropie. Nu m-a contrazis. Cred că gândea la fel, pentru că, după o clipă de cumpănire, a zis:

— Probabil ţi-ai dat seama, de când trăieşti mai mult printre noi, că sunt şi unii care zboară din interes. Îi atrag o anumită „poziţie" socială, anumite avantaje de natură materială. Dragul meu, să ştii că pe aceşti oameni eu îi compătimesc. Pentru ei aviaţia este un chin, crede-mă. Îşi numără anii până la pensie.

I-am răspuns că paradisul din mine, cu care venisem la Otopeni, în orele, zilele, săptămânile ce urmaseră, începuse să se destrame.

— Ca orice paradis, a replicat el, zâmbind.

— Da, ca orice paradis. Dar, nu ştiu cum-să spun, ca să nu fiu contradictoriu, lumile acestuia rămân în mâne, sub o altă ipostază. E o etapă care îmi îmbogăţeşte sufletul, fiinţa, cu lumi metamorfozate. Sunt esenţele care rămân. Sună cam emfatic, dar cam aşa e.

Ajunşi la hotel ne-am despărţit. Ne-am promis să ne căutăm a doua zi. A doua zi n-arh putut eu. Febra lui Sorin revenise. După aceea a plecat el aproape zilnic în cursă. Începuse să mă intrige. Parcă ne stătea ceva împotrivă. Cât am mai rămas la „Kogălniceanu" ne-am văzut sporadic. Mi-a povestit cum, împreună cu fratele său, Alexandru Scheianu, au construit în adolescenţă, din piese de avion devenite inutilizabile, primul scuter, pe care l-au botezat Rosinante. Nu era un scuter cum este cel de astăzi, dar fusese realizat pe aceleaşi principii, anticipând, la seară mondială, acest mijloc de transport. Mi-a spus că a călătorit foarte mult cu... trenul. Zece ani a fost oprit de la zbor, de

prin 1950. Însoţea trenurile frigorifice prin Europa, supraveghind buna funcţionare a instalaţiilor. După aceea a fost rechemat în aviaţia utilitară.

— Părerea mea este că aviaţia utilitară ar trebui să fie ceea ce se cheamă o pepinieră pentru aviaţia civilă. Un pilot trebuie să ştie ce poate el, fără ajutor de jos. Să zboare singur, să nu primească îndrumări de la nimeni, să nu aibă căşti la ureche. Să fie absolut singur. Cele mai frumoase impresii despre zbor le am din aviaţia utilitară.

— Mi se pare ciudat, l-am întrerupt. Ai călătorit totuşi enorm, prin toată lumea, ca pilot de linie, cu avioane mari, moderne.

— Totuşi, aşa e, cum îţi spuneam. Pentru un zburător adevărat cele mai mari satisfacţii ţi le dă planorismul şi aviaţia utilitară* Sunt avioane mici, zborul e jos, nu te simţi rupt de pământ. Te simţi ca o pasăre în zbor, te descurci singur. Te simţi mare, ai senzaţia de înălţare. Aici trăieşti adevărata poezie a zborului. Aviaţia cealaltă e o meserie pe care ti’ebuie s-o faci perfect. În aviaţia utilitară înveţi să faci ceva, bine şi precis, dinainte stabilit. Două zboruri nu seamănă unul cu altul.

— Tocmai, l-am întrerupt iar, aş fi vrut să discutăm despre o anumită monotonie a zborului. Decolezi, pleci, ajungi, aterizezi, iar decolezi şi aşa mai departe. După ce vezi, poate, de zeci de ori, acelaşi cer, aceeaşi rută, nu intervine monotonia? Bineînţeles, lasă-mă o clipă, mă gândesc la zborurile liniştite, fără „probleme”.

— Nu, nu. Repet. Două zboruri nu seamănă unul cu altul. Nu există două aterizări asemănătoare. Fiecare zi, fiecare ceas, în aviaţie îţi aduc ceva nou. Dar poezia, frumuseţea, nu pot fi trăite ca la avioanele mici. 90 din timp priveşti afară, 10 pe aparate. În aviaţia civilă e invers.

Tăcu. Sorbi din paharul cu suc de citrice. Eram pe terasă, după-amiază, devreme. Şedeam liniştiţi. Spre seară se aglomera, atmosfera nu era propice confesiilor. Şi nu ştiu de ce, cu Lucian Scheianu nu puteai sta oriunde. Făptura lui. Aura lui spirituală cereau un cadru anumit.

— Am auzit, spuse râzând, că ai un fel de obsesie a. Culorilor.

L-am privit nedumerit.

— Se vorbeşte că eşti preocupat de culorile văzduhului, ale cerului la mare înălţime.

— A. Da, am râs şi eu, am avut o discuţie cu nişte piloţi tineri de pe MIG 21. Au fost ore interesante.

— Pot să-ţi vorbesc despre un răsărit de soare pe Marea Roşie. Mi-a revenit acum în minte privindu-te. Zburam la Jeddah. Cu pelerini. Ei bine, Marea Roşie era foarte verde. Într-un anumit anotimp îşi schimbă culoarea, mai mult spre ţărmuri. Un pictor ar înnebuni, cred, să vadă culorile Mării Roşii.

Apoi, după altă sorbitură din paharul cu suc de citrice:

— Sau un apus de soare la Oslo. Sunt lucruri pe care chiar dacă le vezi numai o oră-două, îţi rămân în amintire. AJger, Golful Persic, Milano. Nu seamănă o cursă cu alta. Poate fi azi o zi ploioasă, dar a doua zi e soare, lumină. Eizar, frumuseţea în Golful Persic o trăieşti după ce te-ai întors. Acolo căldura e îngrozitoare. Să trăieşti o viaţă întreagă fără să ştii ce înseamnă un susur de apă, fără să vezi un copac... e cumplit.

— Cum sunt acolo oamenii?

O

— Simpli. Foarte corecţi. Nu şi-ar putea închipui că pot fi înşelaţi. Pur şi simplu nu cunosc această noţiune. Sunt extrem de prietenoşi. De un calm imperturbabil. Probabil că temperatura foarte ridicată, căldura toropitoare, le încetineşte reacţia. Gândesc lent. Îmi imaginasem că sudicii sunt temperamente tumultuoase. De fapt, se situează pe undeva pe la mijloc, între nord şi sud.

Mi-aduc aminte o scenă elocventă, care nu necesită prea multe comentarii. S-a petrecut în Golful Persic. Cineva a vrut să cumpere o şapcă. Nu era ceva deosebit, dar, în sfârşit, o amintire din golf... „Cât costă?” l-a întrebat pe negustorul din bazar. „Şapte dolari”. „Cinci dolari”, i-a oferit omul meu. Se tocmesc, nu cedează niciunul. Omul îşi pune

şapca pe cap şi continuă tocmeala. Cinci dolari. Şapte dolari. Cinci dolari. Şapte dolari. Cood by. Good by. By. By-by... şi omul pleacă fără să fi plătit şapca şi fără ca negustorul să fi realizat paguba.

Ne-am amuzat amândoi, puţin amar.

— În golf şi la Tripoli, continuă Lucian Scheianu, bazarul se întinde pe kilometri întregi. Când un magazin din bazar e închis, proprietarul pune două eşarfe sau aruncă o singură eşarfă peste marfă (ceasuri, umbrele etcetera). Acolo nu se fură. Am văzut butucul unde era tăiată mâna celor care furau. Mai demult... Şi spânzurători.

M-am scuturat la acest gând, zicându-mi că viaţa socială are tiparele ei pe meridiane diferite şi în epoci diferite. Mă apropiam de cofetăria în care urma să-l întâlnesc pe Lucian Scheianu. Nu mai reţineam de ce îmi propusese să ne vedem acolo. Intenţionam să traversez un mic scuar, când m-am simţit prins de braţ. Era Pascal.

— Dragul meu, am exclamat, mă bucur să te revăd. Ai fost plecat?

— Azi-dimineaţă m-am întors din cursă. Ce faci?

— Uite, la cofetăria aceea, i-am arătat, mă întâlnesc cu Lucian Scheianu. Nu vii şi tu?

Pascal privi ceasul-brăţară, stătu în cumpănă, apoi zise: *4*

— M-aşteaptă nevastă-mea. Dar... vin, pot sta câtva timp.

Am traversat împreună scuarul, am intrat în cofetărie şi am văzut masa joasă la care şedea Lucian Scheianu. Nu era singur: Un bărbat voinic în penumbră. Ne-am apropiat. Era Grig.

— Grig! nu mi-am putut reţine un strigăt de încântare. E o clipă deosebită astăzi. Trei oameni dragi mie...

— Te salut, bătrâne, zise Grig ridicându-se. Nu te aşteptai să mă vezi. Eu ştiam însă de la Lucian că vei veni. Şi mă îmbrăţişă bărbăteşte.

Ne-am aşezat în jurul mesei joase. Am comandat cafele. Lucian Scheianu avea în faţă paharul cu suc de citrice. Nu bea şi nu fuma. Ca şi fratele său, Alexandru. Pascal scoase

un pachet de Kent. Grig avea ţigările lui, Amiral. În apropiere, un rododendron uriaş îşi întindea frunzele late înspre'noi. N

— Aici nu se poate bea nimic? întrebă Pascal.

— De la petrol în… jos, orice, îi răspunsei râzând, ca o parafrază la o vorbă a lui. Dacă îl întrebai ce doreşte să bea, avea obiceiul să răspundă: „de la petrol în sus, orice".

Ne-am amuzat cu toţii. Pascal era îndrăgit de marii piloţi.

— Apropo de petrol, totuşi, am zis eu. Mai mulţi aviatori mi-au spus că la aproape fiecare zbor se realizează economii. Cât de reală e afirmaţia aceasta?

— E foarte reală, spuse Grig. La nivelul companiei TAROM, prin grija echipajelor, vreau să spun prin exploatarea „cu cap" a avioanelor, se obţin economii de mii de tone anual.

— Mii de tone?

— Exact. Mii de tone. Sub norma stabilită de zbor.

— La un zbor de zece ore, interveni Lucian Scheianu, îămân două-trei tone de petrol economii. De altfel, prin exploatarea atentă şi competentă a avioanelor, li se poate prelungi viaţa.

— Nu v-amintiţi? zise Pascal, au fost situaţii în care după expirarea resursei de exploatare a avionului…

— Resursă? am întrebat.

— … după expirarea timpului de folosinţă, au fost cazuri, reluă Pascal, când constructorul a prelungit viaţa aeronavei.

Lucian Scheianu zise cu o sclipire în priviri:

— Orice ai face, când se întâlnesc aviatorii tot despre aviaţie vorbesc.

— Mi-a spus Mihai, vru Grig să schimbe discuţia, că ai plecat cu Tia. Cu faimosul ei Ford Capri.

— Aşa e, am zis. Mihai nu avea de ce să considere faptul o taină.

— Vezi bine, de aceea mi-a spus.

Pascal mă întrebă:

— Stii cine este Tia?

— O femeie ciudată, i-am răspuns, fără să exagerez.

Au fost câteva momente de tăcere, pe care nu ştiam cum să le primesc, ce să cred.

— Dacă te interesează aspectul acesta, important pentru noi, al economiei de petrol, şi Lucian Scheianu îmi prinse uşor mâna, pot să-ţi vorbesc şi eu.

— Da, tresării, mă preocupă. N-am citit nicăieri, nici în presă…

— Nu prea găseşti ce să citeşti despre, noi în presă, zise puţin amar Pascal.

— De pildă, continuă Lucian Scheianu, se execută curse cu trei escale.. Bucureşti-Oradea-Helsinki sau BucureştiBudapesta-Warşovia-Budapesta-Bucureşti. O astfel de cursă, aparent scurtă, epuizează tot timpul nostru de muncă, adică paisprezece ore de zbor. Deci în paisprezece ore se fac patru decolări şi aterizări, spre deosebire de o cursă long range. Şi e mai obositor, incredibil de obositor. Aterizările şi decolările dese duc la consumuri mari de petrol. Cu toate acestea se fac economii de o tonă, două, pe toată cursa.

Cred că la o astfel de cursă, vorbi Grig, timpul globii de muncă, asta pentru că ai amintit, ar trebui să se reducă, să zicem, cu trei ore, datorită celor trei escale.

— Trei decolări şi aterizări care se execută în plus? am întrebat.

— Da.

— Eu ar trebui să plec, zise Pascal. La noapte sini în cursă.

— Mai stai. L-am rugat. Te duci cu maşina ta. Deşi am auzit că unele companii, pentru a evita oboseala şi stările stresante, nu permit piloţilor care pleacă în cursă să vină la aeroport cu automobilele lor.

— Şi încă tu, îi zise Grig lui Pascal, locuieşti aproape de Otopeni. Pentru cei care locuiesc în Titan, Balta Albă. Berceni, e ceva mai greu. Ei trebuie să vină în Piaţa Sfântul Gheorghe ca să ia autobuzul TAROM.

— De ce nu se organizează, am spus, transportul

echipajelor în f uncţiede planul de zbor?

— S-a organizat pentru toate categoriile de salariaţi ai companiei…

— … minus pentru echipaje, zise Lucian Scheianu.

— Ştiu că trebuie să fiţi la aeroport cu o oră şi jumătate înainte de decolare, m-am încăpăţânat eu. Pentru aviatorii care locuiesc în cartiere foarte îndepărtate, înseamnă încă vreo oră, o’oră şi jumătate în plus.

— Adică în minus.

— Da, se pierde din timpul de somn, de odihnă al pilotului.

— Ca să nu mai vorbim de banii cheltuiţi pe taxiuri, noaptea, când n-ai alt mijloc de transport. *

— Şi nei’vii…

— Iar după toate astea, te aşteaptă, poate, şase, şapte ore de zbor.

178

12*

Pascal a plecat. Am rămas Lucian Scheianu, Grig şi eu. Tăceam toţi trei. Nu era o tăcere stânjenitoare, de natură să ne înstrăineze.

— Cred că se poate găsi, am zis, o ieşire din acest impas.

— Te gândeşti la drumurile noastre, noaptea, de acasă la aeroport şi de la aeroport acasă, când ne întoarcem din cursă?

— Da. Şi mă mai surprinde ceva. Într-o zi, la Otopeni, am spus unei fete, o stewardesă, să ne întâlnim la Clubul aeroportului. Să ascultăm muzică şi, în această atmosferă, să vorbim.

— Şi ce ţi-a zis fata? râse Grig.

— Că aşa ceva nu există. Am fost surprins, ştiu că toate categoriile de salariaţi au un club al lor.

— Ei bine, noi nu avem, interveni Lucian Scheianu. Deşi n-ar fi chiar gaură în cer dacă am avea. Rezervele (de echipaj), inclusiv echipajele care trebuie să zboare au nevoie de odihnă, de relaxare. Clubul ar trebui să aibă câteva camere de dormit.

— Bibliotecă, discotecă, cantină-restaurarit, lin bar de zi.

— Bine, dar... cum să spun, această neputinţă a voastră mă depăşeşte.

— Uite-o pe Tia, tresări Grig. Ne-a văzut.

îi făcu semn. Tia se îndreptă spre nişa în care stăteam. Lampadarul aprins în spatele rododendronului răspândea o lumină cărămizie.

A doua zi dimineaţă m-am trezit cu ochii grei şi cu o durere de cap cumplită. Am ajuns cu greu în baie şi mi-am vârit capul sub un şuvoi de apă rece. Am revenit apoi. Mi-am făcut o cafea foarte tare. Avusesem un coşmar, din care nu reuşisem să mă eliberez. Prin somn trăiam un fel de conştiinţă dureroasă care se zbătea să mă scoată din combinaţiile iraţionale, demente, oarbe, ale unor conjuncturi. Visasem că sunt pilot, că zburam pe avioane mari, pe rute internaţionale. Eram însurat şi cu o viaţă de familie ajunsă într-un impas fără ieşire. Aveam o femeie frumoasă, fascinantă, care mă chinuia prin absenţa dramului cli certitudine de care orice bărbat are nevoie ca să-şi găsi: rra o linie de plutire. Instinctul meu îmi spunea că femeia mă înşală. În ciuda tuturor aparenţelor, un glas lăuntric se făcea tot mai auzit, insinuând: te înşală, te inşală. Deşi căutam, monologind, să-mi demonstrez că totul e absurd, firul îndoielii găsea fisuri şi venea în sfera mea conştientă. Şi asta se întâmplă tot mai des, chiar şi în timpul zborului, când trebuia să fiu complet detaşat de orice sursă de nelinişte. Până în cele din urmă instinctul meu s-a dovedit profetic. Femeia mea a recunoscut. I-am spus că sunt hotărât să mă despart de ea.

„îndrăzneşte – a strigat; devenise urâtă, străină – mă voi plânge directorului!” Avea dreptate. Nu puteam s-o fac. Ajunsesem la un compromis. Viaţa ne aparţine fiecăruia şi nu mai dăm socoteală de faptele noastre. Nu mi-a fost uşor. O iubeam. Am trecut peste orgolii. I-am propus împăcarea, fireşte condiţionată de renunţarea la relaţia ei. N-a acceptat. Zborurile mele, de zi, ori de noapte, le executam ca un automat pe cale să-şi piardă din angrenaj o piesă de

bază. Cu timpul am reuşit să-mi revin. Rana sângera, dar mimam seninătatea unui om sănătos. Într-o zi, femeia care fusese a mea, crezusem că este numai a mea, a dispărut. Am aflat apoi că plecase în Occident şi că nu avea să se mai întoarcă. Nu a fost singura lovitură. (Se vede că nu reuşisem să-mi desprind şi ultima fibră din ea.) Când m-am dus la aeroport, nu mi s-a mai îngăduit să zbor.”,

Telefonul suna insistent, eu nu-l auzeam. Nu ştiam eacă visez, ori sunt treaz. Suna întruna. Am ridicat receptorul din furcă, executam mişcarea lent.

N-am recunoscut glasul.

— Nu ştii cine îţi vorbeşte… După atâta vreme, netrăită, credeam că regăsirea…

Vocea necunoscută continuă ca şi când între noi viaţa cursese pe făgaşurile cele mai fireşti şi numai datorită unor întâmplări de proporţii catastrofale ne-am fi separat.

Redeveneam lucid, uitasem de migrenă. Mă domina acum alt simţământ.

Necunoscuta aceasta care se insinua în viaţa mea

— Începusem să-mi. Dau seama de gravitatea cuvintelor rostite – mă intriga. O vagă bănuială îşi făcea loc. Da. Ea era, mi-a spus-o în cele din urmă: Tia. N-am avut pu, terea să-i resping invitaţia. Un fel de slăbiciune ori de teamă să nu lezez buna credinţă a oamenilor mă determina adesea să trec peste mine, peste reacţia imediată. Mărturisesc totuşi că fiinţa aceasta ciudată mă atrăgea. Cu atât mai mult, cu cât îmi spuneam că o mai întâlnisem undeva, nu, nu era voi-ba de nu ştiu ce avataruri, ei realmente o întâlnisem şi nu demult. I-am promis aşadar că voi trece s-o văd, la ea acasă ori în altă parte („nu, numai la mine te aşteptstăruise) şi că în prealabil îi voi telefona.

Discuţia noastră, mai bine zis monologul ei, halucinant, durase mai bine de o jumătate de oră. Cert este că îmi revenisem complet de pe urma coşmarului din noaptea precedentă, analizam visul cu ochi detaşat şi am sfârşit prin a-mi spune că lunile din urmă petrecute printre oamenii de pe aeroport se infiltraseră şi puseseră stăpânire pe o bună

parte a subconştientului meu.

Acum, după un duş rece, şedeam în fotoliu răsfoind ultimele file, ultimele zeci-de file în care se îngrămădiseră întâmplări, portrete, schiţe de portrete, dar mai ales linii de forţă psihice, foarte variate.

M-am trezit după un timp cu privirea alunecând peste scrisul mărunt unde literele prinseseră parcă o autonomie şi se mişcau, minuscule, dând sensuri bizare cuvintelor prin interferarea lor arbitrară.

Da. Ştiu acum unde *o* întâlnisem, prima dată, pe Tia;

Călătoream, cu doi sau trei ani în urmă, de la Moscova la Tbilisi, cu un avion marfe de pasageri al companiei Aeroflot. Nu o remarcasem la aeroportul Domodiedovo din Moscova, foarte aglomerat, plin de agitaţie. Lumea

I'narte pestriţă, ca limbă şi îmbrăcăminte, atmosfera caracteristică voiajului de durată, care te transformă psihic, aducând în prim plan stări şi comportamente de multe ori necunoscute ţie însuţi, nu-mi îngăduise decât o înregistrare periferică a fizionomiilor. Mai degrabă eram dominat de senzaţii generalizatoare. Pe de altă parte, nu ştiu din ce motive, cursa de Tbilisi, un Tupolev 114, îşi amânase decolarea timp de două ore. În sfârşit, am fost invitaţi să ne urcăm în avion. Curând după aceea am plecat. Eram însoţit de Larisa, ghidul meu pe timpul şederii în această ţa/a imensă. Larisa era o femeie foarte inteligentă şi un camarad desăvârşit. Am fost aşteptaţi la aeroportul din Tbilisi şi conduşi la hotelul Iviria, o construcţie modernă, eu servicii ireproşabile. Sosisem noaptea, era primul meu zbor de noapte, pe o distanţă de aproape două mii de kilometri. Îmi reamintesc că în holul spaţios al hotelului, printre pilaştrii înalţi, am zărit o clipă silueta unei femei tinere, care, observând că stărui cu privirea asupra ei, s-a retras după una din coloane. N-am dat nicio importanţă faptului, probabil mi-am spus că este o georgiană şi că obiceiurile locului nu le îngăduie să se arate străinilor. A doua zi dimineaţă am vizitat Muzeul de Stat al Georgiei, cu inestimabile comori, datând din secole imemorabile.

Coliere, pocale de aur, cercei, diademe încrustate cu pietre nestemate, brăţări, mărgele, toate vorbind despre o civilizaţie minunată, de valori materiale care se datorau unor nepreţuite virtuţi ale spiritului autohton. Taine pentru mine ce de-abia se dezvăluiau. Reţin câteva amănunte pentru noutatea semnificaţiei. Priveam un colier alcătuit din vulturi de aur, o înşiruire de sori. Mi s-a spus că vechii georgieni îşi imaginau soarele sub forma vulturului. Apoi mici pătrate din foi de aur care se aşezau pe faţa celui mort. Dar mai tulburat am fost când mi s-a pomenit, pentru întâia oai'ă, numele prinţesei Serafita, de o frumuseţe zeiască, o Nefertiti a Georgiei milenare, care ar fi murit foarte tânără, Ta douăzeci şi unu de ani. Mi se vorbea despre Serafita, în vreme ce nu-mi desprândeam ochii de pe un colier din pietre ciudate, numite biriuza. Culoarea lor, în lumina artificială, părea întunecată, dar aveau însuşirea stranie de a deveni albastre în căldura sinilor.

Numele Serafitei, prinţesa cu un destin atât de tragic, stârnea rezonanţe nedefinite în mine. L-am murmurat de mai multe ori, încercând o apropiere, parcă inconştientă, peste milenii. Stăruisem cu privirea asupra acestui colier purtat cu două mii de ani în urmă de tânără fecioară, a cărui frumuseţe, ca o nepieritoare, desăvârşită operă de artă înfruntase cu dispreţ timpul.

Cred că amabilii mei amfitrioni au trebuit să-mi reamintească, cu discreta lor curtoazie, că era necesar să vizităm şi alte încăperi ale muzeului. Am îngânat câteva cuvinte, nu mai reţin ce, şi am vrut să mă îndepărtez. Atunci am zărit, lângă o coloană, silueta subţire a unei femei care rămăsese parcă împietrită în faţa aceleiaşi stranii bijuterii. Nu-i vedeam chipul, dar linia trupului mi se părea cunoscută. N-am mai avut răgaz să reflectez pentru că am pornit să vizităm restul muzeului. Aproape uitasem de acest moment, dar făptura necunoscutei avea să se impună definitiv, nu peste multe zile, memoriei mele. Pornisem spre Georgia orientală, eu Larisa şi cu Otar, poet de renume aici. Străbăteam un drum printre coline, cu

iarbă pală, cu firul scurt, presărat eu pilcuri de arbuşti. Urcam pe şoseaua asfaltată. Când am ajuns pe; spinarea ei, am văzut ridicându-se impozant munţii Caucaz. În plină vară, Vârfurile uriaşe erau acoperite de zăpadă. Larisa îmi traducea relatările foarte docte ale lui Otar despre acele locuri. „Istoria noastră e sub pământ sau în arhiva altor state”, spusese cu glas schimbat Otar. Am ajuns intr-uri sat foarte vechi, cu nume de pom – Armazi, situat lângă oraşul Mţheta, vechea capitală a Georgiei. Armazi ora numele zeului lunii şi a fost reşedinţa principatului cu aceeaşi denumire în secolele II-IV e.n. Am văzut cimitirul unde fusese descoperit mormântul prinţesei Serafita. Acolo s-a găsit o inscripţie în limba arameică, al cărei alfabet este anterior erei noastre. Am transcris, în traducere, evi-

Int, această inscripţie: „Nenorocire, nenorocire ţie care ai ost atât de tânără. Şi ai fost atât de bună şi atât de frumoasă, încât nimeni nu ţi se asemăna. Şi ai murit la 21 de ani.” Mormântul Serafitei, gol, adânc, cu plăci de marmură, mari, grele, dreptunghiulare. Ne însoţea ghidul cimitirului din Armazi, un georgian bătrân, de optzeci şi cinci de ani, Mihail Kikodze, de o frumuseţe rară. Avea faţa prelungă, purta barbă, cenuşie, avea ochii vii, surâs împăcat, vorba muzicală.

— Când a fost ridicată lespedea de pe mormântul Serafitei, după aproape două mii de ani, făptura ei părea întreagă. Părea, desigur,. Deoarece veşmintele scumpe erau doar aţe subţiri, fire aproape imateriale, alături de bijuterii şi pietre preţioase. Cineva a vrut să ridice veşmântul. S-a pulverizat. Nici oasele nu mai aveau consistenţă.

în acea clipă am auzit un ţipăt lung, sfâşietor, al cărui ecou s-a multiplicat între coline, înfiorându-ne, tăind în carne ca o lamă. Ţipătul acela neomenesc izbucnise de lângă noi, din spatele nostru, din noi parcă. Ne-am întors şi am zărit silueta unei femei prăbuşite pe lespezi. Bătrânul paznic şi-a. Revenit cel dintâi dintre noi. S-a aplecat asupra acelei fiinţe cu faţa ascunsă în mâini, cu părul negru, lung,

răsfirat pe umeri, pe pământ, scuturată convulsiv de vaiete nefireşti.

Am identificat în această tânără femeie pe aceea din holul hotelului Iviria, din noaptea sosirii mele la Tbilisi, şi din Muzeul de stat, care rămăsese ca împietrită în faţa colierului de biriuza al prinţesei Serafita. Era Tia.

N-am mai revăzut-o în timpul şederii mele în Caucaz. Nu ştiam ce nume are ca să mă pot interesa la hotel, nici cărei ţări îi aparţinea. După ce şi-a revenit, a murmurat câteva cuvinte pe care nimeni nu le-a înţeles, s-a ridicat cu greu şi, refuzând orice ajutor, s-a îndepărtat în soarele argintiu ca o flacără neagră. Printe şuviţele părului lung, răsfirat pe faţă, pe umeri, pe sâni. Mă privise insistent, dureros parcă.

De obicei, reţin chipurile, fiinţele ieşite din comun. Dar nici acum n-aş putea spune de unde emană fascinaţia acestei femei. Cert este că o uitasem. Peste întâmplarea aceea ciudată din satul caucazian Armazi se aş temuseră atâtea altele. Simţisem o vagă nelinişte în casa lui Mihai, când apăruse, miraculos aş zice, dacă m-aş fi aflat acolo doar eu şi ea. Avusesem, sub vraja muzicii, viziuni groteşti, care anulaseră în bună parte prezenţa Tiei acolo.

Tia mă aştepta. Trebuia să mă duc, îi promisesem. Recunosc că nu numai această obligaţie mă determina să străbat acum pasajul subteran de la Universitate. Fiinţa aceasta aparte mă atrăgea. Nu ştiam nimic despre ea nici acum. N-avusesem când să-l caut pe Mihai. Ori îl căutasem şi era plecat în străinătate, nu mai reţin.

Ieşisem la Teatru Naţional şi mă îndreptam spre Piaţa Rosetti. Era soare, plăcut. Memorasem adresa Tiei, urma să intru pe una din străzile laterale, apoi pe alta, dar n-am reuşit să mă descurc. Am căutat un telefon public.

— Uncie eşti? m-a întrebat.

— Mi-e cam greu să-ţi explic.

— Nu e pe colţ o cafenea?

— Nu, nu e.

— Atunci, du-te în Piaţa Rosetti. Vin să te iau.

A apărut grăbită, căutându-mă prin mulţime. Părea

agitată. M-a prins de mână şi mi-a zis:

— Trebuie să-ţi vorbesc.

— Bine, Tia, i-am răspuns, pentru asta am acceptat invitaţia ta, să vorbim.

— Nu, altceva mi s-a întâmplat. Am avut un vis pe care nu ştiu cum să-l interpretez.

— Dar cine ţi-a spus că eu aş fi mai priceput decât tine ori decât alţii?

— Nu ştiu, trebuie să-ţi povestesc.

Continua să meargă, să-mi impună un ritm destul de precipiţat. Câţiva drumeţi ne-au privit curioşi. Tia nu vedea nimic în jurul ei. Nici pe mine parcă, deşi degetele ei subţiri îmi strângeau nervos braţul. Era îmbrăcată ântr-o rochie înflorată de mătase naturală, care se mula perfect pe trupul înalt şi bine făcut. O despicătură adâncă îi dezvelea linia curbă a sinilor, cam indecent, mi-am spus, dar Tia nu se arăta stânjenită. M-a purtat pe câteva străzi întortocheate (mă întrebam cum voi ieşi singur din acest labirint) şi, ajunşi în faţa unui bloc recent construit, am intrat. În semiobscuritate, m-a împins uşor pe primele trepte. Ne-am oprit, la etajul I, în faţa unei uşi, pe care Tia a deschis-o îndată. Holul în care am pătruns era ceva mai luminat decât scările. „Mare, neobişnuit de mare”, i-am spus. Tia nu m-a auzit, a răsucit comutatorul. Dintr-un colţ al încăperii s-a răspândit o lumină verdealbăstruie. Sursa era un imens lampadar cilindric, cu o sticlă groasă. La baza acestuia, un acvariu. În care mişunau peşti exotici. Plante verzi, acvatice, îşi înălţau firele. A deschis o uşă în dreapta noastră şi m-a chemat. O încăpere dreptunghiulară, cu o canapea joasă, înflorată, o măsuţă lungă cu o vază de flori, două fotolii, plante verzi (exagerat de multe), înalte, draperii galbene, tablouri, etajere cu cărţi.

— Aşază-te, mi-a zis Tia, în vreme ce trăgea draperiile, lăsând doar o felie de lumină de sus până jos să pătrundă în cameră.

M-am lăsat într-un fotoliu. Abia acum mi-am dat seama că pe drum, din Piaţa Rosetti până aici, Tia nu scosese o

vorbă. Şi nici eu. O priveam. Era frumoasă. Ciudată, începusem s-o privesc detaşat, cât. De detaşat eram în stare să fiu în apropierea unei astfel de femei, care părea preocupată mai mult de ceea ce se petrece înlăuntrul ei decât de înfăţişarea ei fizică. Cel puţin în cele câteva minute de când ne întâlnisem. Şi în convorbirea noastră de la telefon. Deşi, atunci, evident, nu o vedeam.

— Aşteaptă-mă o clipă să aduc cafeaua. Nu, nu zăbovesc mult (eu nu protestasem); am făcut-o până să vii tu.

Într-adevăr, a revenit imediat. A pus tava de metal pe măsuţa din apropiere, după care s-a aşezat jos, pe covor, la picioarele mele, cuprinzându-mi genunchii cu braţele lungi, ca doi şerpi am gândit, şi lăsându-şi pe spate capul. Părul i s-a revărsat, dezgolind linia gâtului şi, în parte, a umerilor. Nu sunt bărbatul care să nu ştie cum să intimpine o femeie, dar acest gest mi-era greu să mi-l explic, pentru că, eram convins, nu semnifica un simplu abandon al făpturii ei, ci implica mult mai mult. Ca într-un film mi s-au derulat toate momentele care o evocau ca prezenţă în viaţa mea: hotelul Iviria, cimitirul din Armazi, odaia lui Mihai, convorbirea cu ea la telefon.

Tia nu mi-a lăsat răgaz pentru reflecţii. A început să vorbească. Glasul ci suna ca în transă. La început am ascultat-o nedumerit, apoi din ce în ce mai deconcertat,

— Eram undeva, în mulţime. O stradă largă, foarte largă, mai mult o piaţă. Într-una din părţi coborau trepte largi. Între trotuare şi panglica lată a străzii se întindeau fâşii de verdeaţă. Mari vase de piatră încolăcită. Mergeam singură. Poate nu mă crezi, dar presimţeam că se va întâmpla ceva. Ceva cu totul neobişnuit. Parcă rostul prezenţei mele era să asist la acel episod. Că trecuse timp, mult sau puţin, de când mă aflam acolo nu avea prea mare importanţă.

Tia tăcu. Îmi eliberă o clipă picioarele din strânsoare (îmi amorţiseră aproape în nemişcare), dar îşi încolăci din nou braţele, ca doi şerpi, şi continuă:

— Lumea trecea dintr-o parte într-alta. Nu reţin nicio figură, niciun amănunt al vestimentaţiei ori al gesturilor lor.

Privirile îmi erau întoarse înlăuntru, de acolo de unde aveau să mi le smulgă brutal cei care îşi îndreptau mâinile galbene şi uscate spre cer. Un punct negru, care atrăsese atenţia, creştea vertiginos la orizont. Curând i-am desluşit conturul. Era un avion. Culoarea lui cenuşie era totuşi într-o armonie ciudată cu apele cerului. Avionul crescu, se apropie, păru că trece pe deasupra capetelor, dar nu, o mişcare neaşteptată îl aduse în poziţie inversă direcţiei de zbor. Încă o întoarcere, altă întoarcere, până ce un glas din mulţime spuse calm: „Se va prăbuşi”. Într-adevăr, aşa a fost. Sau ceva asemănător cu o prăbuşire. Avionul, ciudat, se lăsă în coadă, cu botul în sus şi se dezmembră în bucăţi maro, roşcate, negre. Nu se zăreau nici flăcări, nici trâmbe de fum. Am avut o clipă impresia că din avion se lansaseră un fel de afişe mari, care se balansau. Dar nu. Nu asta era realitatea. Dacă se poate vorbi de realitate, zise Tia mai mult pentru sine. Nu-mi mai desprindeam ochii de pe cer. Am văzut o siluetă lungă, un om alunecând de sub burta avionului şi căzând. O lentilă enormă (nu ştiu cine mi-o pusese în faţa ochilor) îmi aduse acel om, din înălţime, foarte aproape, încât puteam să-i deosebesc fiecare amănunt, fiecare gest. Un bărbat lung, îmbrăcat într-un costum kaki, pantalon şi bluză dintr-o bucată, având cască şi ochelari de pilot, ţinea braţele depărtate de trup. Într-o mână, ceva nu prea voluminos, era o paraşută care se desfăcu brusc şi frumos, în voaluri ovoidale, de culoare deschisă, roz ori albastră. Glasuri sugrumate de spaimă izbucniră în jurul meu. Şi lentila aceea enormă şi luminoasă îmi ţinea silueta pilotului sub ochi, deşi scena se petrecea (acum eram convinsă) la o înălţime ameţitoare. Cerul care devenise de o limpezime cu totul neobişnuită, transparentă aş spune, îl înconjura de pretutindeni.

N-am mai suportat rigiditatea trupului şi i-am desprins braţele Tiei, i-am ridicat capul şi am alunecat jos pe covor. N-a protestat, mi-a făcut loc lângă ea, apoi mi-a prins mâinile într-ale ei. Privindu-mă cu ochi halucinanţi, a continuat:

— Nu mult după desprinderea sa din avion (acesta dispăruse), în alunecare, bărbatul, care mă aşteptam să cadă (nici paraşuta nu se mai zărea, poate nu fusese decât o imensă floare şi curenţii îi smulseseră petalele), întâlni o frunză enormă de lotus de culoare albastră, ori verde, ori mov, cu dungi închise, care-i primi trupul în balans, o clipă doar, apoi frunza enormă se înclină, proiectându-i silueta pieziş, lipsindu-l de echilibru. Oamenii din jurul meu izbucniră într-o singură spaimă, care îi uniformiza. Nu puteam să-i văd, privirile mele erau un unic fascicul spre bărbatul de sus. Însă îi simţeam o stană de piatră, cu sute, mii de capete şi o gură deschisă fantastic şi amuţită de spaimă.

Dar omul care cădea din cer rămăsese netulburat. Parcă ştia că o altă frunză enormă de lotus roz sau mov îl primeşte ca o treaptă dintr-o seară nevăzută ce uneşte înaltul cu pământul. Apoi n-am mai văzut nimic. Un întuneric dens, opac îmi umpluse ochii. Orbisem? Nu ştiu.

Tia tăcu. Mult timp tăcu. Apoi zise:

— Dar simt că această coborâre nu s-a sfârşit. Continuă acolo, în acel real. Nu se poate ca pilotul să cadă; bărbatul acela care purtase o floare în mâna întinsă, o floare de dimensiuni neobişnuite, deschisă ca o umbrelă, ori o paraşută, cu petale alungite, ovoidale. Uneori am senzaţia că această coborâre continuă în mine. Uneori am senzaţia că floarea aceea mi s-a deschis în suflet.

Tia a tăcut din nou. Ştiam că aştepta să spun ceva. Nu puteam însă. Şi, în fond, ce iraş fi putut spune? Povestea, recunosc, mă tulburase. În afară de asta, îmi dezvăluia o componentă a fiinţei sale. Un gând nesăbuit mă invadă. Nesăbuit pentru atmosfera ce se ţesuse în jurul nostru, o atmosferă marcată de straniu şi inefabil. Ce ar spune Tia, mă întrebam, dacă aş lua-o în braţe şi aş săruta-o pătimaş? Trupul ei, biciuit de fiorii acelei stări de evasitransă, avea un tremur abia perceptibil. Şedeam foarte aproape de ea, îi simţeam curbura şoldului, iar capul culcat pe umărul meu îi adusese sânul plin lângă braţul meu drept. M-am răsucit, i-

am prins umerii, am forţat-o să ridice ochii, ne-am privit adânc – ce halouri avea în jurul pleoapelor – apoi…

S-a întors din baie cu pupilele lucind asemeni felinelor în noapte. Îmbrăcase o rochie de casă, foarte scurtă, mult deasupra genunchilor, care-i lăsa libere picioarele lungi, sculpturale. Era desculţă. A venit lângă mine, rămăsesem întins pe covorul moale. S-a aplecat deasupra mea, părul lung, negru a tras zăbrele tremurânde în jurul capetelor noastre. M-a privit lung, insistent, scormonind în adâncurile mele, răvăşite acum.

Când am plecat, Tia mi-a spus:

— Tu eşti omul din cer. Omul meu. Abia acum ai ajuns. Pământul meu te-a primit înfrigurat, neliniştit, în răcori. Şi febre. Fii binevenit.

Se însera. Luminile se aprinseseră pe bulevardul Magheru. Vitrinele pluteau în baia de neon. Mulţimea se scurgea liniştită spre cinematografe, teatre, ori la alte rosturi. Am luat un autobuz şi m-am dus la Pascal. Mă aştepta. Locuia pe bulevardul I Mai, într-un bloc, la etajul şapte. M-a întâmpinat cu ochii calzi şi zâmbet deschis, sincer, ca întotdeauna.

— Nevastă-mea are azi invitaţi, mi-a spus pe când treceam din holul mic în camera de zi. Mai bine zis. Invitate. Ia loc.

— Five o’clocktea, am rostit fără maliţie.

— Seven, m-a corectat el. De fapt câteva dintre cucoane sunt aici de pe la şase.

— Câteva? am întrebat. Dumnezeule, ce e la voi? Ceai dansant?

— Ai dreptate, dar fără dans. Sper că nu eşti tentat de ceaiul lor!

— Să ştii că nu mi-ar prinde rău. Ce fel de ceai se bea?

— Mă dezamăgeşti. Stai s-o chem pe Mariana.

Soţia lui Pascal:

— Tocmai de dumneata vorbeam. Ai ajuns un fel de, cum să spun, stea polară a Otopenilor. Pjietenele mele vor să te cunoască.

— Şi eu ce fac? exclamă Pascal vădit dezamăgit. Nu sunt misogin, dar prefer compania lui Daniel. Cel puţin acum. Aveam de lămurit câteva lucruri.

Descumpănit şi încă nedesprins complet de clipele tulburătoare trăite cu Tia, am spus:

— Bine, dar… în sfârşit. Evident, vin să beau un ceai cu voi. Trebuie însă neapărat să vorbesc cu Pascal.

— Lasă, lasă, răspunse Mariana zâmbind, şi ovalul pur al chipului ei străluci. Am un ceai cum n-ai mai băut, cred până acum.

Am trecut cu Mariana şi Pascal în camera alăturată. Erau şase femei, tinere toate. Soţia lui Pascal mi-a adus o ceaşcă chinezească filigranată, aburindă. O licoare roşcată, aromată discret, mă învălui când am gustat.

— E chinezesc, am şoptit, răspunzând întrebării din privirea Marianei. Şi am vorbit., cu doctă pricepere, despre soiurile chinezeşti de ceai, despre adevăratul ritual cu care se prepară şi se serveşte. Despre orele în care ţi se oferă un anumit fel de ceai, ori altul.

— A fost un adevărat poem, spuse cineva.

— În Georgia, interveni un glas adolescentin,există o Casă a ceaiului, la Tbilisi.

Am tresărit.

— Se cultivă acolo, pe plantaţii întinse, ceaiul negru şi ceaiul verde. Am băut câte un pahar din fiecare. Amândouă mi-au plăcut în mod deosebit. Deşi fiecare îşi are, evident, gustul şi parfumul propriu.

— Eu prefer ceaiul de Murfatlar, zise Pascal. Are şi buchet, şi… parfum.

— Nu fi rău, se repezi Mariana.

— Dacă nu-l bei, cel puţin ascultă-mă, interveni glasul adolescentin, netulburat.

— Fie, spuse Pascal, sunt numai ochi şi urechi. Şi buze, şi cerul gurii, să-l degust, negru ori verde, v

— Eşti oribil, se supără Mariana.

— Eu? De ce? făcu Pascal, mimând o mască de inocenţă. Spune cât de negru e ceaiul negru.

— Nu e negru ’deloc continuă puţin agasată şi se foi în fotoliu. E auriu. Iar cel verde e mai deschis la culoare, dar mai puţin aromat.

— Trebuie să fie fascinant să umbli printr-o plantaţie de ceai, a intervenit cineva. Te ameţeşte mirosul acela specific, te îmbată.

— Vei râde, se auzi glasul adolescentin. Plantaţiile de ceai n-au aromă. Numai când te api-opii de o fabrică de ceai se simte aroma aceea specifică.

Pascal îmi făcu semn şi îl urmai, deşi discuţia mă interesa. Vizitasem şi eu Casa ceaiului din Tbilisi şi cunoşteam destul de multe despre ceai, despre ritualurile pe care le presupune, îndeosebi la orientali. Dar şi la egip teni. De altfel, există o carte a ceaiului. În sfârşit, nu puteam să-l las singur pe Pascal. Îl cunoşteam destul de bine ca să-mi dau seama că toată poezia ceaiului nu îl pasiona. Era omul faptului real, direct, al realităţii de o duritate, uneori, până la confruntarea cu nonexistenţa. Pascal avea, cum se* zice, capul pe umeri şi picioarele pe pământ, chiar când zbura la foarte mari înălţimi. Avusese parte în copilărie de nenumărate privaţiuni şi nici anii adolescenţei nu îi îngăduiseră momente de reverie. Lucrase la combinatul siderurgic din Hunedoara în meseria de strungar. Simţise din plin ce înseamnă lupta pentru existenţă. Aviaţia a constituit marea şansă de realizare a sa. La 17 ani avea brevet de pilot pentru avioane de turism. A urmat şcoală după şcoală – la Strejnic, la Călăraşi, apoi şcoala militară la Bucureşti. Din 1973 făcea parte din personalul navigant al companiei TAROM. A parcurs peste un milion şase sute de mii de kilometri şi a zburat efectiv peste 3 500 de ore. E pilot navigator.

— Navigatorul este creierul echipajului, spuse. Eu pregătesc cursa pe baza survolului. Studiez ruta, ţările, oraşele, formele de relief pe care le survolăm, aeroporturile de rezervă, clima. După aceste calcule se stabileşte apoi consumul de combustibil. Navigatorul informează echipajul despre capul compas care trebuie urmat… Ce rost are să ţi

le înşir... Trebuie să vii odată să zbori cu noi, o cursă long range, şi să te lămureşti.

L-am urmat aşadar în cealaltă încăpere şi nu l-am refuzat când mi-a oferit un pahar de whisky.

— M-a întrebat azi de tine Radu Cocoran; Ţi-a pregătit o surpriză. Este convins că te va interesa.

— Despre ce e vorba? am-întrebat.

— Nu ţi-am spus că e surpriză? Dar mi-am notat-o şi eu. E foarte interesant. În câteva linii, îţi dă o imagine globală despre băieţii noştri, despre măreţia şi simplitatea lor, cum zice, nu fără emfază şi nu lipsit de romantism, Radu Cocoran.

— Cred că e ultimul mohican, cum s-ar spune, din câţi aviatori am cunoscut eu.

— Ce vrei să spui cu asta?

— Că a rămas romantic, cu toate amărăciunile lui, mai ales din ultimul timp.

— Deh, s-ar putea. Oricum, e un om formidabil. A vrut să realizeze ceva, la detaşamentul nostru, IL-18...

— Ce intenţionează să-mi spună, ori să-mi arate?

— De fapt, nu e niciun secret. Poate, dacă te pregătesc, vei înţelege mai bine. Este vorba, continuă Pascal turnându-şi un pahar de Murfatlar, despre ceea ce el numeşte „o replică aeriană a călătoriei lui Jules Verne” – „Ocolul lumii în 80 de zile”. Ai noştri au făcut ocolul lumii în 80 de ore de zbor, între Îl decembrie 1969 şi 6 ianuarie 1970. Pascal scoase din buzunarul hainei aşezate pe spătarul scaunului o notă. Iată ruta: Bucureşti-TeheranKarachi-New Delhi-Bangkok-Rangoon-Singapore-Hong Kong-Tokio-insula Wake-Honolulu-Los Angeles-AcapulcoNew York-Gander-Santa Maria (insulele Azore)-Las Palmas (insulele Canare)-Roma-Istambul-Bucureşti.

— S-ar putea scrie o carte despre aceşti oameni.

— Ar merita, răspunse sec Pascal.

— Ţi-ai notat şi echipajul care a zburat pe această rută fantastică?

— Echipajele, mă corectă Pascal. Da, le am. Au fost două.

Primul: Alexandru, Gavrilă, Mănescu, Rusim, Ilotaru. Al doilea: Drăgănescu, Bănică, Tulbure, Mătase, Ştefănescu. /

— IL-18?

— Da, IL-18.

— Mâine îi telefonez lui Cocoran.

— Să-l fi văzut azi, la detaşament, cum urmărea pe harta globului, aceea mare, o ştii, ruta. Era entuziasmat numai gândindu-se la reacţia ta.

— Ţi-am spus eu, e ultimul vostru mohican!

Odaia era sus, la etajul întâi, singurul de altfel al vilei.' Plafonul oblic. Mobilă multă, cărţi, reproduceri orientale, tablouri. Stăteam cufundat într-un fotoliu. Bărbatul înalt, subţire, cu nas acvilin şi buze arcuite, cânţa la vioară. Lumina era difuză, siluetele, contururile, alungite. Arcuşul alerga pe corzi, cu repeziciune. Sunetele păreaţi gemete. De la o vreme, nu ştiu cât timp trecuse, cântecul, mereu altul şi parcă acelaşi, începu să mă chinuie. Părea a fi Paganini. Nu eram sigur. Cel care cânta mi-a spus că este o improvizaţie. Ridicând pleoapele am observat că mă privea insistent. Privirea devenise aproape insuportabilă. Apoi o ciudată linişte m-a cuprins. Începusem să desluşesc în. Sunetele viorii propriile mele simţiri. Dacă aş fi ştiut să cânt la vioară nu putea fi altfel.

— Ştii cine a cântat acum? m-a întrebat, când, într-un târziu, a lăsat arcuşul să-i cadă de-a lungul trupului.

— Evident că ştiu, am răspuns.

— Nu ştii. Dumneata ai cântat.

Am tresărit şi am surâs.

— Da! Da! Nu crezi! E posibil şi asta!

Din nou am surâs.

— Dumneata cânţi prin mine, a continuat el netulburat.

Şi apoi, privindu-mă la fel de intens, direct, pătrunzător:

— Să mai scot ceva din dumneata! Şi arcuşul zvâcni pe corzi cu gemete, învolburări prelungite, reveniri, întrezăriri de linişte şi din nou învolburări, gemete.

Când a tăcut, m-a întrebat cu o privire stranie, împungându-mă cu arcuşul, accentuând pe fiecare silabă:

— Spune, unde ai fost acum?

îl priveam mirat, parcă nu ştiam cine este, unde mă găsesc. Pusesem scos din timp şi spaţiu.

— Spune, insistă el, continuând să-mi împungă umărul cu arcuşul, unde ai fost acum?

Am început să mă dezmeticesc.

— Lasă-mă, am murmurat, foindu-mă în fotoliu, să mă limpezesc, pentru că, e adevărat, nu mai eram aici... O, da, da... parcă regresasem în timp... eram... da, undeva... în evul mediu.”

— Privirile ţi se schimbaseră cu desăvârşire,

Iar după o pauză:

— E o seară stranie... Ce împăcat te simţi când poţi să dai mâna ca un frate, cu toate fiinţele din tine.

într-adevăr, trăisem cu sute de ani în urmă. Vedeam un burg medieval. Străzi înguste, pietruite cu lespezi mari, case solide, înalte, din piatră, cu balcoane din fier şi porţi înaite. Lume pestriţă, în costume de epocă. Femei treceau purtând coşuri pe cap sau pe braţ. Cavaleri cu spada la şold şi pălării cu boruri largi. Mă vedeam printre ei, pe sub bolţi arcuite, în penumbră, ori în’ lumina solară puternică. N-am fost în stare însă să-mi răspund la întrebări. Ce rost aveam acolo, cum arătam, încotro mergeam?

Târziu am coborât şi am plecat. Vioara tăcuse de mult. Tăcerea plutea peste noi, crescută din noi.

Pe drum m-am oprit sub lumina unui felinar, să-mi aprind o ţigară. Când am scăpărat chibritul, am văzut pe mâna stângă mai multe pete de culoare, lăsate de vopsele. Am tresărit. Am ştiut atunci că acela care s-a aflat pe străzile burgului medieval, în mulţimea care forfotea pe dalele de piatră ale străzilor, înguste, fusese pictor.

— Întâmplarea aceasta m-a tulburat, fireşte, am spus. Au trecut de atunci mai mulţi ani. Dar mi-am reamintit totul ascultând acest Capriciu de Paganini.

— Muzica este o vrajă, rosti Rica. Puterile ei sunt nebănuite.

îmi întinse paharul cu vin. Era un vin roşu cu bule de

lumină. Tăceam amândoi. Rica şedea lângă mine, pe canapea, îşi rezemase tâmpla de umărul meu şi-mi cuprinsese palma, voind parcă să-mi descifreze tainele liniilor ei. Eram conştient că nu-mi sesizează neliniştea. Mă contraria faptul că o fiinţă sensibilă şi cu putere de intuiţie ca ea nu era capabilă să simtă că se petrecea ceva deosebit cu mine,ceva care ne viza pe amândoi. Ştiam că mă iubeşte. Vorbea rareori despre sentimentele ei. Îmi era devotată, suferise mari decepţii în viaţă şi întâlnirea noastră fusese, pentru ea, după o îndelungată aşteptare, un li-, man. Ceea ce mă impresiona era frumuseţea, dărurirea neechivocă, totală. Aveam lângă ea un sentiment de certitudine, care îmi lipsise mult timp, un calm uitat. G vedeam destul de rar în ultima vreme, dar niciodată, gândindu-mă la ea, nu eram pus sub semnul întrebării. Acum însă, de câteva zile... oare nu exageram? Intr-adevăr, intervenise o schimbare în relaţiile dintre noi sau măaflamintr-una din repetatele mele stări confuze, generatoare de imxietăţi? Rica sfârşise de cercetat liniile din palmă, poate spusese ceva, şi se pregătea să aprindă o ţigară.

— Te domină încă momentul acela, reactualizat de muzica lui Paganini?

Continuam să tac. Îmi sesizase îndepărtarea, însă o atribuia altei trăiri.

— Nu are rost, insistă ea.

— Nu, nu are, am zis, şi modulaţia glasului meu o făcu să tresară.

— Trebuie să-mi spui ce se petrece cu tine. Nu admit niciun moment de impas. Te cunosc eu. De ce privirea asta, ochiul ăsta străin? Şi se îndepărtă puţin cereetându-mă. Se înfioră. Nu te-am mai văzut aşa până acum!

Trebuia să-i vorbesc. Nici eu, nici ea nu avusesem parte de un îndelungat echilibru lăuntric, până a ne întâlni. Şi, în fond, nu era o doză de absurd în pretenţia de a acţiona conform gândului şi dorinţei mele? Acceptând riscul ridicolului eram dispus să-i vorbesc. Sună telefonul. Rica

ascultă vocea necunoscută mie. O vedeam cum se tulbură. După ce aşează receptorul în furcă, spuse palidă:

— Trebuie să plec, mama a avut o nouă criză cardiacă.

îmbrăcându-se, adăugă:

— Te rog. Te implor, aşteaptă-mă. Sper să nu fie ceva grav. Eventual îţi telefonez.

N-am răspuns, am condus-o până la uşă, i-am mângâiat tâmplele. A dispărut în fugă pe scări.

N-am rămas. N-am aşteptat-o. Am plecat. Aveam nevoie de singurătate. Fugeam de mine, de clipa care ar fi putut să-mi aducă linişte. Este o reacţie pe care nu reuşesc să mi-o justific. Dar aşa se petrec lucrurile, deseori, din nu ştiu ce impuls, care la mine îşi arată numai reversul.

Am ieşit în bulevardul Aviatorilor. Era noapte. Nu ştiu cât de târziu. Mergeam pe sub arborii primitori. Eram singur. Asta îmi făcea bine. Eu şi lumea mea, singur. Zăream stelele reci, palide, printre crengile arborilor... Nu mai gândeam nimic, eram într-o stare neutră. Mergeam, mergeam. Asfaltul trotuarului se alungea ca o panglică vărgată. Totul părea o scornire a propriei mele fantezii. Rica era o fiinţă limpede ca un cristal. Poliedric, cu toate feţele (cunoscute) limpezi, deosebită tocmai prin aceste transparente voaluri jucând ca nişte vele în adieri domolite după trecerea furtunii.

Am ajuns la marginea unui mic scuar. Trebuia să traversez. Am privit în jur. Ajunsesem la Statuia Aviatorilor. Am rămas locului privind-o. La început, fără s-o văd. Apoi am distins aripi gigante atingând stelele. M-am apropiat. Parcă o vedeam pentru întâia oară (deşi trecusem prin acest loc de zeci de ori). Dar era prima dată, după ce îi cunoscusem pe Alexandru Scheianu, pe Radu Cocoran, pe Grig, pe Pascal, pe Mihai, pe... Am venit foarte aproape de acest grup statuar. Pe bulevard era pustiu. Din când în când auzeam şuierând pneurile vreunei limuzine. Nu-mi reamintesc cât am stat în faţa statuii. Nici cum s-a. Ivit întrebarea. E absurd, mi-am spus, ce importanţă are? Nu. E interesant să ştiu. Acum când îi cunosc pe aceşti oameni,

trebuie să aflu. Oricare dintre ei mi-, ar putea răspunde. Am recapitulat în memorie câteva numere de telefon şi m-am oprit la cel al lui Grig. Am traversat bulevardul, ştiam că este un telefon public în staţia troleibuzelor 82 şi 83. Am scotocit în buzunare şi am găsit, în sfâr. Şit, două monede de douăzeci şi cinci de bani. N-am aşteptat prea mult.

— Eu sunt, Grig, Daniel...

— Te salut, bătrâne! Ce faci la ora asta, nici tu nu poţi să dormi?

— Nu ştiu ce oră este, Grig. Vreau să te întreb câte statui aveţi voi, aviatorii, în Bucureşti?

O clipă de tăcere, după care Grig a spus ezitând:

— Daniel, tu... nu te simţi bine? De unde vorbeşti? Ce s-a întâmplat?

— Mă simt excelent, Grig. Nu, fii sigur, nu bat câmpii. Sunt la Statuia Aviatorilor de la şosea. Poţi să-mi răspunzi la întrebare?

— Bătrâne, pot, sigur că pot. Dar... cu o condiţie.

— Condiţie? Care? Dă-i drumul! O accept anticipat;

După ce îţi spun, vii la mine imediat. Ştii că nu»; l.au departe. Sunt singur. Asta e condiţia, să vii la mine

PASĂREA

MĂIASTRĂ

— Ţi-am spus. **Vin. Te** ascult.

— Afară de aceea pe care o priveşti mai sunt două. Şi un obelisc, la Băneasa. Una îl reprezintă pe Caranda Victor, prtmul aviator român care a căzut.

După câteva minute de tăcere:

— Hai, închide şi vino. Am un chef al dracului să bem ceva. Şi nu are niciun haz de unul singur.

Ningea de două zile. O iarnă cu zăpadă opulentă, într-un sfârşit de februarie. Purtam în mine nostalgia zăpezilor din adolescenţă, o adolescenţă trăită cu porii deschişi, la munte, cu ierni lungi, zăpezi consistente, înalte, cu pârtii croite în fiecare dimineaţă, cu aer care muşca pometii obrajilor şi lipea nările. Aerul avea sonorităţi de cristal şi se despica în felii albastre „transparente. Oamenii, casele,

arborii, pădurile căpătau dimensiuni nefireşti. Lungi plimbări pe sub Tâmpa, ori pe Warte. Apoi anii, mulţi, fără zăpezi, nostalgici.

Mă gândeam la toate acestea stând lângă o fereastră aproape îngheţată din trenul care mă ducea la Predeal. Ningea de două zile, bogat, fără întrerupere. Munţii erau fantastici, estompaţi, pierduţi apocaliptic. Brazii împovăraţi, ca aripi aplecate de albatroşi fără zbor. Sosirea mea acum în Predeal era o fugă, o alunecare pe falii mari de timp. Întâlnirea mea cu Vlad Proca avea să se rostească sub semnul acesta inefabil. Mă aştepta la gară, înalt, într-un costum cenuşiu de schi, suplu, cu tenul măsliniu. Ne-am bucurat sincer, bărbăteşte. Ochii căprui, profunzi, sub sprâncene negre, trăsăturile ferme, întreaga sa făptură vorbea despre o alcătuire psihică într-o perpetuă luptă cli propriul destin. Eram conştient, de mult, că Vlad Proca este unul dintre marii piloţi ai timpului.

îşi petrecea vacanţa la Predeal. Era cu Luiza, soţia sa şi Andrei. În cele câteva zile cât am putut întârzia continuarea drumului meu spre Bucureşti, cele mai multe ore le-am trăit alături de Vlad Proca, până târziu noaptea. Am fost cu el la Sao Tome, la Troncheim, la Lagos, am trecut Cercul Polar, am coborât în Egipt în zboruri cu pelerini spre Mecca.

Vlad acceptă foarte greu să vorbească despre sine. Mă consum în eforturi pentru a-l determina. Să-l înşel, să-l încercuiesc cu întrebări aparent străine de fiinţa lui? E inutil. Mă simte. Devin categoric şi îl acuz că este dator posterităţii. Viaţa lui de pilot de încercare, sportiv, de linie şi militar, cu tot ce implică acele milioane şi milioane de kilometri de zbor (Vlad Proca zboară fără întrerupere de peste treizeci de ani), ziua, noaptea, cu cer senin ori bântuit, răscolit de furii, nu-i mai aparţine. E un bun sacru al tuturor. Mă ascultă calm, exasperant de calm, mă priveşte cu ochii lui căprui, încercănaţi. Un zâmbet puţin amar îi destinde colţul gurii şi tace. Stăm unul în faţa celuilalt la masa din odaia primitoare a Hotelului Orizont din Predeal. Continuă să mă privească. Deschis. Ochii lui sunt

fântâni adinei. Ce gândeşte, ce simte, nu ştiu. Li suport privirea şi încerc să comunic cu el.

— Zborul îţi dă o satisfacţie deosebită. În acele ore nu ţi se îngăduie răgazul reflecţiilor. Abia după ce aterizezi începi analiza zborului şi a omului care eşti tu. Se întâmplă, uneori, să gândeşti că unele cuvinte, mai tăioase, rostite în avion, acolo sus, puteai să le spui cu alt ton. Şi regreţi. Stările nervoase duc adeseori la pierderea controlului. Vezi, zice Vlad Proca, aplecându-se peste masă, cred că se poate crea o unitate psihică în echipaj, constituindu-l din oameni cu firi şi temperamente asemănătoare. Zburând împreună în timp, fiecare îşi poate cunoaşte omul de lângă e i şi se cunoaşte mai bine şi pe sine. Într-o anumită fază, nu mai sunt necesare cuvintele rostite. Comunicarea se face pe alte căi.

O clipă tace. Îşi aprinde altă ţigară. Parcă stă de vorbă cu sine. Se adună din profunzimi, unde timpul a stratificat experienţe incredibile, eforturi, împliniri, căderi. Vorbeşte calm, niciun cuvint nu e rostit fără acoperire totală. Câteodată am senzaţia că ascult un bătrân înţelept. Îşi reia ideea:

— Zburând mai multă vreme cu un om, era îndeajuns să-l privesc ca să execute manevrele necesare. Dacă nu mergea ceva în funcţionarea motoarelor, uitându-mă la mecanicul de bord, îmi dădeam seama dacă trecem printr-un impas.

Tace. Apoi:

— Oamenii sunt buni. Nu cred că s-a născut vreunul rău. Amprenta da răutate care apare la unii e condiţionată de factori din afară. Dacă bunul simţ e o realizare a creşterii individului, caracterul e altceva.

— Da, încerc eu, sunt lucruri cunoscute...

— Sigur, mă întrerupe ironic Vlad, caracterul a devenit de domeniul istoriei. E ceva similar cu: au existat oameni, au existat oameni cu nişte trăsături numite caracter.

Apoi, tăind firul discuţiei:

— Am fost un om favorizat de soartă. Am văzut şi am

cunoscut ţâri şi mări. Destinul mi-a oferit şansa (e un fel de a spune) să-mi realizez dorinţe şi vise din copilărie, din adolescenţă, când citeam cărţi despre şi despre…

Privesc pe fereastră vârfurile înzăpezite ale Pietrei Mari.

— Muzica, reia Vlad Proca, aparent discontinuu, e un mijloc care îmi dă posibilitatea să gândesc. Când vreau să realizez, ceva, pun muzică, ascult, şi atunci îmi vin idei. Sau rememorez. Muzică fără solişti. Ei îţi vorbesc cântecul. Muzica, aşa cum o înţeleg eu, îţi dă posibilitatea să cauţi tu cuvintele care îţi traduc simţămintele…

Când am intrat în camera 216 de la Hotelul Orizont din Predeal trecuse de miezul nopţii. Am ieşit în balcon.' Am privit cerul. Era albastru închis spre indigo. Puzderie de stele, reci, foarte înalte, foarte îndepărtate. Sclipiri de sticlă. Lanţul munţilor, în acea vizibilitate perfectă, părea adus lângă clădii'ea hotelului, de o lupă fantastică. Vedeam reliefurile ridate, stâncile, umbrele din văi, fuioarele zăpezii, longitudinale, din creste până jos, pierzându-se, contopindu-se cu scoarţa albă atotstăpânătoare. În stânga mea, pădurea de brazi, urcând în exemplare răzleţe colina, făpturi transplantate din alte tărâmuri la o oră de mister. Aerul era rece, plămânii inhalau văluri transparente, felii verzi, dezagregate.

Dimineaţa fusesem pe pârtia de schi. Urcasem prin zăpada pufoasă în palton şi ghete, notă şi prezenţă discordante printre siluetele celor care schiau, prin mulţimea înveşmântată în bocanci galbeni, negri, roşii, costume portocalii, galbene, roşii, albastre, puncte, linii, ghicite pe panta muntelui Clăbucet, apoi treceri vertiginoase spulberând zăpada. Un pâlc de japonezi, sunete guturale şi copii cât bibelourile. Ten măsliniu, faţa ovală, ochi negri piezişi, păr de smoală, breton. Şi încă o prezenţă: Mircea „Calul", antrenor de schi, masiv, înalt, făptură flegmatică, în elementul lui pe schiuri, „păşind" cu genunchii îndoiţi, aplecat uşor pe spate, în costum roşu, cu şapcă roşie adusă pe cozoroc, cu ochii goi. În spatele cabinei, la telescaune, un ceh tânăr, blond, în maiou, cu

puloverul legat pe mijloc şi mâinile îndoite pe pântec. Urca în telescaun şi cobora ca o arătare a zăpezilor. De fiecare dată, după coborâre, înghiţea câte o sută de grame de rom. Urcările în telescaun şi revenirile vijelioase numeroase, romul adunat scoteau aburi din torsul bronzat.

— Zborul în condiţii deosebite impune şi măsuri deosebite. Mă gândesc, spuse Vlad Proca, la cursa pe care am **făcut-o de la** Bucureşti Otopeni până în Insula Sao**Tom, pe coasta de vest a Africii. În** astfel de curse tre**buie să fii preocupat şi de zbor, şi de personalul navigant. Să nu fie expus unui pericol, Avionul e o maşină, se** poate defecta. Atunci comandantul echipajului hotărăşte aterizarea. Nu trebuie să-ţi fie indiferente, munca, odihna, pregătirea echipajului, alimentaţia.

— Am impresia că toate acestea privesc mai ales conducerea unei companii de avioane.

— Vezi bine, aşa e.

în odaie coborâse penumbra în colţuri. Silueta lui Vlad Proca se decupa în lumina ferestrei largi, prin care zăream virfurile brazilor şi zăpada albăstruie.

— Vorbeai de ’Sao-Tome, zisei, obişnuit de-acum; cu asociaţiile de idei ale pilotului, pe care le urmăream, în unele momente, nu fără dificultate.

— O cursă specială, continuă el, parcă fără să mă fi auzit, se gândeşte cu cap de economist. Să fie eficientă. Asta te obligă s-o execuţi în timp scurt şi pe cea mai scurtă rută. Avionul nu -trebuie imobilizat pe o perioadă lungă. Când am studiat planul de zbor pentru Sao-Tome i-am spus directorului companiei că se poate face cursa în jumătate de timp. (Mi s-a întâmplat o dată să zbor cu pasageri, la Helsinki. Trebuia să mă întorc imediat cu avionul gol. Uitându-mă pe planul de zbor, am văzut că a doua zi pleca un alt avion tot la Helsinki, gol, să aducă pasageri. Nu era normal să rămân peste noapte acolo şi să aduc eu pasagerii?) De la Sao-Tome, la înapoiere, am făcut escală la Libreville (în Gabon), la Abidjan (în Coasta de Fildeş) şi Monrovia (în Liberia).

— Nu te supăra, am intervenit, dar n-am plecat spre Sao-Tome.

— Am zburat aşa: Bucureşti-Sofia-Atena-BengaziSebha, peste deşert în sudul Libiei, Kano-Sao-Tome. Am decolat noaptea, la Sebha am aterizat dimineaţa,. Iar la Sao-Tome în miezul zilei, ora 12, ora României.

Am văzut locuri şi oameni pe care puţini le pot vedea. Ca de pildă insula Sao-Tome. Paradisiacă. Aici, natura a fost darnică, aşa cum nu vezi în multe locuri pe pământ. Această insulă şi cealaltă, apropiată, Principe, au fost sub ocupaţie portugheză. Un rege, Ferdinand, a -îngăduit coloniştilor portughezi să se însoare cu băştinaşele. Aşa a apărut rasa creolă. Femeile sunt de o rară frumuseţe. Dar să revin. Prima impresie, la aterizare, a fost beţia de miresme. Parcă m-aş fi aflat într-o stranie parfumerie. Zâmbeşti? Nu găsesc alt cuvânt. Dar altfel de esenţe. Insula e plină de leandri, de orhidee, de bananieri, cocotieri, plantaţii de cacao, trestie de zahăr, ananas. Puzderie de arbori cu fructe exotice. Papae e ca un pepene care creşte în pom, are miez ca pepenele galben, iar seminţele sunt ca nişte minuscule bile negre. Fructul e foarte parfumat, plăcut, gustos. Jaca? E un fruct cu miez alb, de o jumătate de metru lungime, cilindric. Feliile se conturează în. Interior, se separă între de, le desprinzi uşor. Creşte în pom ca şi papae. Coaja e verde-g’ălbuie. Mai adaugă bananele, nucile de cocos…

— Mi-e de ajuns.

— Culturile de cacao sunt cele mai bune din lume. I Oamenii sunt foarte întreprinzători. N-am văzut casă, în jurul căreia să nu dai peste flori. Predomină leandrul roz, alb, roşu. Înfloreşte tot timpul anului. Ne-au făcut o primire caldă. Mi-au spus că n-au mai văzut un avion atât de J mare. Se adunaseră indigenii ca la o manifestaţie. Casele: lor sunt asemenea unor mici vile, puţine au un etaj. La masă am fost serviţi de soţia amfitrionului. Este o cinstire deosebită. Oraşul aşezat pe coasta oceanului, cu ţărmul măturat de valuri, se numeşte tot Sao-Tome. Cocotierii.

Bananierii înaintează până spi’e ape. Dacă te plimbi cu barca, poţi culege fructe direct din pom, sau poţi rupe o floare.

Când vii la aterizare, treci peste un colţ de munte. De acolo „îţi dai drumul cu liftul” ca să prinzi pista. Un capăt e în mare. Pista e scurtă, pe coastă, cât a îngăduit, terenul muntos. Din această cauză nu aterizează aici avioane mari.

Vlad Proca a tăcut. Tăceam la rândul meu. Sub cerul Bucegilor înzăpeziţi visam insulele paradisiace din Golful Guineei.

— Oamenii erau preocupaţi, reluă Vlad Proca, să facă ceva. N-am văzut pe nimeni stând fără rost. Era impresionant. Nu ştiu cum să-ţi spun, dar îi simţeam preţuindu-şi libertatea, independenţa. Cei doi conducători ai statului pe care i-am cunoscut personal, Pinta da Costa şi Miguel Ţruvadă, şi-au exprimat preocuparea de a urma exemplul României, în ceea ce priveşte munca de reconstrucţie şi construcţie a ţării.

La Monrovia, străbătând drumul de la aeroportul „Roberts” aflat la vreo sută de kilometri depărtare, am trecut prin plantaţia de cauciuc a lui Faerstone. Erau peste două milioane de arbori, răspândiţi pe o suprafaţă de douăzeci de mii de hectare. În mijlocul plantaţiei se ridică un oi’ăşel şi o fabrică de prelucrare a latexului. Plantaţia era un parc, cu multe şosele de legătură, cu aşezări tampon pentru băştinaşi. Într-un sat de pe marginea şoselei am cumpărat de la un bărbat orb o statuetă. Am să ţi-o arăt la mine acasă. E sculptată în lemn de tek. I-am dat mai mult decât a cerut. Avea mulţi copii, care mâncau, nu ştiu ce, dintr-o cutie de conserve. Nu-mi dau seama cum lucra acele statuete, fiind orb, nici cum a ştiut că i-am plătit mai mulţi bani, toate fiind bancnote de aceeaşi mărime. La plecare am dat mâna cu mai mulţi negri. I-a impresionat peste măsură şi m-au casadus în alai până la maşină. Monrovia e un oraş mare, trepidant, cu oameni în veşnică goană să-şi câştige existenţa.

De la Monrovia la Otopeni am zburat unsprezece ore.

Dacă l-aş fi comunicat, timpul ar fi fost un record mondial de străbatere a distanţei între două capitale.

Cursa impunea traversarea Saharei. Zburam şi nu vedeam decât întinderi imense de nisip. Din avion, cât poţi cuprinde cu ochii, deşertul nesfârşit. Nisip de culoare puţin roşietică, apropiată de cărămiziu. Când nu sufla vântul, părea o mare bătută de valuri. Aşezări omeneşti. Întâlneşti la distanţe de sute de kilometri, în jurul oazelor. Un fir de apă şi pâlcuri de arbori.

Aceste întinderi imense de nisip îţi imprimă, fără să vrei, o notă de tristeţe. Nimic nu-ţi îneântă ochiul. Tot relieful e ars de soare. Stânci, ori colţi negri de stâncă*. Dezolant. Nu sunt ape, nu sunt şosele, deci repere pentru o navigaţie observantă nu ai. Navigaţia radio e dificilă, staţiile radio aflându-se la mari distanţe.

Când plec în zbor pe o rută nouă, sau mai puţin cunoscută, primul meu gând este să-mi procur hăi'ţi geografice, la o seară cât mai mică. Trasez ruta şi îmi fixez aerodroame de rezervă.

— Mi-amintesc, spun eu, de Mermoz şi de cursele lui poştale în deşertul Saharei.

— Da. Nu i-a fost uşor... De la Kano a început vegetaţia Africii: verdeaţă, păduri, ape. Nigerul. După ore de zbor dezolant, apariţia vegetaţiei, a şoselelor reconfortează psihic. Întreg echipajul s-a înviorat. În pustiu stăpânea liniştea. Şi în cabină. Rar se auzea o vorbă. Strictul necesar. De la Kano limbile se dezlegară. Admiram vegetaţia. Dar asta n-a durat mult. Trebuia să ne uităm la aparate.

Peste Sahara nu prea zboară aeronavele. Cele douătrei linii aeriene sunt evitate. Nu se poate asigura protecţie de navigaţie radio.

Pentru siguranţa zborului peste Sahara, OACI a elaborat diferite studii. Printre altele, a întocmit liste de necesar la bord. Alimente, apă, medicamente, mijloace de apărare, de semnalizare, staţie radio mobilă (nu mai e ca pe vremea lui Mermoz), rachete fumigene. Unii uită sau nu vor să. Respecte aceste indicaţii. Dacă nu eşti precaut îţi poate fi

fatal.

Diferenţa de temperatură între zi şi noapte e foarte mare. Pe suprafaţa avionului se formează picături de rouă. La cea mai mică adiei'e de vânt, nisipul e spulberat, transportat la înălţime, lipindu-se de avion. În caz de aterizare forţată, nava e foarte greu de găsit. Se confundă cu solul.

— Ca un cameleon bizar.

— În Sahara nu sunt nori. Rămân la marginile deşertului.

Dacă nisipul e liniştit, cerul e albastru pal. Unele nopţi sunt negre, de smoală; atunci stelele se disting foarte greu.

Pe aeroportul din Sebha am cunoscut un bătrân negru, care înaintea ultimului război fusese înrolat în Legiunea străină. Se stârnise o furtună de nisip. Reamintindu-şi un episod din război, mi-l povesti. Fusese încadrat într-un pluton şi trimis, ca întărire, de la Sebha la o oază, Fort Lamy, situată la o distanţă apreciabilă. Au mers două zile prin furtuna de nisip, când comandantul plutonului a ordonat, ca trei cercetaşi, printre care şi el, să fie trimişi în recunoaştere. S-au întors după un sfert de oră: constataseră că sunt tot la Sebha. Două zile se rotiseră, din cauza furtunii de nisip, în jurul Sebhei.

Pentru un avion care survolează Sahara, anumite, situaţii sunt inevitabile. Am zburat aproximativ opt sute de kilometri fără protecţie de navigaţie, fără legătură radio cu solul.

La înapoierea de la Sao-Tome am zburat din nou peste deşert. Pentru a nu mai face o aterizare. Intermediara, în urma unui calcul, am fost toţi de acord că se poate atinge Bucureştiul luând o cantitate maximă de petrol. Am venit de la Monrovia prin Akra, Kano, Bengazi, Atena. S-a câştigat timp şi am făcut economii de valută (taxe de aterizare, petrol, hotel). Când am aterizat la Otopeni, după ce. Am tăiat motoarele, le-am spus celor din echipaj: „Vă mulţumesc, fără dumneavoastră mi-ar fi fost tare greu". Respectasem data şi ora programate la plecare. Directorul companiei TAROM ne-a mulţumit la rândul lui.

Atunci am auzit glasul. De cristal al lui Andrei, fiul pilotului. Ne chema la zăpadă. Chipul lui Vlad Proca, s-a destins, ochii săi căprui, adinei, inundându-se de lumini.

— Mergem? m-a întrebat; surâsul îi revenise.

— Mergem, am zis. Cum am putea rezista acestei invitaţii?

Soarele stătea să dispară după vârfurile forfecate ale brazilor. Umbrele se alungeau, se îngrămădeau treptat, unele în altele, până ce deveniră o singură pânză inefabilă, albăstruie, contopindu-se osmotic cu straturile de zăpadă. Am urcat panta din faţa hotelului. Andrei sărea răsfăţându-se. Începu hârjoana. Cu bulgări, cu pulberea rece scuturată din crengi pe faţă. Aerul suna, vocile răzbateau la mari distanţe, ne auzeam ca din depărtări. Când am revenit la hotel, se înnoptase.

— Am fost pilot de încercare. În întreprinderea de construcţii de avioane şi de reparaţii ale materialului aviatic am cunoscut doi oameni rari: dii'ectorul şi inginerul şef. Omenie, caracter, putere de muncă. În fabrică se construiau şi se reparau aparate pentru aviaţia militară, civilă, sportivă. Îi cunoşteam pe toţi. Veneau să-şi ia avioanele în primire. Le predam după ce le verificam în zbor. Când încercam avioanele făceam şi acrobaţie. Asta i-a determinat pe cei de la aviaţia sportivă să-mi ceară sprijinul la unele competiţii. După război, trebuie să ştii, nu s-au mai construit avioane de acrobaţie. Se foloseau aparatele care se pretau la astfel de zboruri după ce li se aduceau modificări. Prin 1952 sau 1953, am cumpărat de la DAC un avion acrobatic, care s-ar fi dezmembrat. Era un Biicker Jung Meister, de construcţie mixtă, lemn-metal, învelit în pânză, foarte rezistentă, evident. Îl găsisem într-un fund de hangar la Giuleşti. L-am refăcut pe cheltuiala mea, ajutat de ingineri şi muncitori, benevol, în afara programului de lucru.

După război, parcul de avioane s-a redus, dar oameni dispuşi să zboare au rămas. Mitingurile aviatice s-au împuţinat. Tineretul nu mai era atras spre aviaţie. Starea

ţării nu mai reclama un număr mare de piloţi. Şcolile de aviaţie au început să. Se închidă pe rând. Aviatorii „bătrâni” se retrăgeau, iar alţii nu veneau să umple golurile. Cu minimumul rămas s-a pornit, ceva mai târziu, la crearea unei noi şcoli. Ţara intrase în faza de reconstrucţie. Erau necesare fonduri uriaşe. Aviaţiei nu i s-a putut acorda prea mult. Se cumpărau avioane puţine şi se impunea reducerea consumului de combustibil. Aceasta a dus la reducerea orelor de zbor de antrenament al tinerilor piloţi. S-au înmulţit orele de clasă, în defavoarea orelor de zbor.

»

Aviaţia sportivă, prin mitingurile organizate, aducea venituri. Pe atunci făcea parte din AVSAP, care încasa tot ceea ce se realiza şi distribuia altor ramuri sportiva care nu produceau.

Nu aveam un avion de acrobaţie. Am cerut modificarea unui avion de şcoală, un ÎAC-11, în avion acrobatic. Am găsit înţelegere. După aceea mi-au venit alte idei şi am mai cerut o astfel de aprobare. Mi s-a dat.

La fel cum s-a întâmplat şi cu Biicker-ul – la aceste două avioane am lucrat cot la cot cu tehnicienii, după schiţele făcute de mine. Avionul IAC-11 era biloc, l-am făcut monoloc, am înlăturat tot ce nu era necesar pentru un avion acrobatic, dar am constatat după un timp de zbor, în varianta de acrobaţie, că am greşit suprimând cabina din spate. Şi să-ţi spun de ce. Poziţia mea în avion era prea în faţă. Nu permitea controlul perfect al avionului la joasă înălţime.

— Cât de jos zburai?

— În zbor pe spate, sub o sută de metri, până la „rasul” solului..

— Adică?

— Adică de la cinci până la doi metri deasupra solului. Am cerut transformarea unui alt avion şi am suprimat locul din faţă, menţinându-l pe cel din spate. La joasă înălţime aveam sub privire nu numai botul avionului, ei şi aripile. Prin modificările aduse, s-au mărit considerabil posibilităţile

manevriere şi cele de maleabilitate ale aparatului. Greutatea pe cal putere a scăzut şi a apărut excedentul de putere a motorului, ceea ce îmi îngăduia evoluţii acrobatice mai deosebite, cum ar fi tono-ul şi immelman-ul.[4] H

Mă gândesc deseori, continuă Vlad Proca după o pauză, că acorbaţia sportivă normală – şi nu înalta acrobaţie —

ar trebui reintrodusă în pregătirea piloţilor din aviaţa civilă şi-de transport. Trebuie să înveţe să controleze avionul. Piloţii ar zbura mai degajat, ar şti că, din orice poziţie, avionul poate fi adus pe faţă.

îl ascult şi-mi spun că am întâlnit nu numai un mare pilot, dar şi un iscusit pedagog. Apoi gândul mă poartă, şi nu pentru întâia oară, la Aurel Vlaicu. Văd în Vlad Proca un continuator al gloriei pilotului de la Binţinţi, în condiţiile aviaţiei moderne. Avioanele de acrobaţie de care îmi vorbeşte şi pe care a zburat, au fost transformate de el, după schiţe şi planuri pe care le-a gândit şi a căror executare a următit-o, lucrând alături de oameni. Vlad Proca este singurul aviator care a făcut înaltă acrobaţie, nu pe avioane special construite, ci pe aparate transformate, adaptate.

— Federaţia Aeronautică Internaţională sportivă publică periodic diferite buletine. Citeşti astfel şi urmăreşti listele recordurilor naţionale, mondiale de aviaţie, ale ţărilor aderente. Această federaţie organizează raliuri, competiţii aviatice, concursuri de acrobaţie, omologhează recordurile stabilite. Recorduri de viteză, de înălţime în circuit închis, de distanţă. Lucrând în aviaţa sportivă şi citind buletinele FAI, m-am întrebat ce aş putea face. Astfel am ajuns să mă gândesc la stabilirea unui nou record mondial de distanţă în circuit închis fără escală. Atunci, în 1960, recordul era deţinut de nord-americani. Am început tratativele la noi. Între timp, acest record a fost doborât şi îmbunătăţit de un cehoslovac, dar care nu mi-a clintit planurile. Am continuat tratativele, dar cum anumite persoane sunt de

4 immelman — efectuarea, după desprinderea avionului de la sol. a unei semibucle, cu ieşirea din semibuclă pe spate şi răsucirea avionului pe faţă.

neînduplecat, după ce m-au ascultai, m-au întrebat: „Tu ce vrei în fond? Ne-am găsit noi să-i batem pe alţii!!’ Evident, nu am renunţat, am bătut la alte uşi, până când am ajuns la şeful unui comandament important. Îi păstrez recunoştinţă şi azi. După ce mi-am terminat expunerea, a pus mâna pe telefon şi a vorbit cu ministrul. A zis cam aşa: „Am lângă mine un pilot încercător.

îmi solicită aprobarea amenajării unui avion, pentru a realiza un record mondial. Fără costuri speciale. Din cele existente. Consider că este cu putinţă şi vă cer aprobarea în acest scop.” După aceea mi-a atras atenţia că, în primul rând, este vorba de ţară, de prestigiul ei. Mi-a urat noroc.

Când am ieşit de la acest om, parcă nu mai călcam pe pământ. Zburam.

— Se vorbeşte în viaţă deseori despre iubire şi cred, continuă Vlad Proca, că nu există om care să nu fi iubit în viaţa lui. Dar, mai cred, esenţial este ce anume a iubit. Eu am fost pururi îndrăgostit de aviaţie (şi îl văd, confesându-se, că roşeşte). N-am acordat atenţie celorlalte forme de iubire. Femeile, de pildă. Evident, îmi iubesc copilul, soţia, sunt ai mei, nu? Dar e alt tip de iubire. Nu e pasională. Aviaţia o iubesc din pasiune. Sunt în preajma soţiei, a copilului – atât cât pot sta. Dar când lucram la avion, uitam şi de masă şi de somn. Multe, foarte multe nopţi nedormite.

Am căutat să realizez recordul cu un avion de construcţie românească. Urmăream un dublu câştig. Aveam în vedere posibilităţile noastre tehnice, apoi posibilităţile umane. Tot ale noastre. Cu alte cuvinte, maşina şi omul, deşi mai bine s-ar spune omul şi maşina, pentru că şi maşina e creată de om.

(M-au ajutat mulţi oameni, care nu şi-au pus în cumpănă efortul, timpul lor liber, îngăduindu-mi să realizez cât mai repede ceea ce doream. Am întâlnit oameni minunaţi. Când ţi-am vorbit despre acel Biicker Jung Meister era în 1954. Ca să pot participa cu acest avion la miting, de Ziua Aviaţiei, muncitorii din fabrică au vopsit avionul într-o noapte. Am stat cu ei tot timpul. Dimineaţa, Bucker-ul arăta asemenea

celui mai nou şi mai frumos avion.

Vlad Proca se ridică, schimbă caseta. Un timp nu mai vorbi. Rămase stană de piatră. Parcă muzica estompase memoria. Ascultam banda şi mă întrebam când voi reuşi să cunosc în profunzime acest om. Am zâmbit. Gândul mi se părea absurd. Vlad Proca mă privi, dar cred că nu mă vedea. Reluă:

— Înainte de al doilea război mondial se fabrica la noi în licenţă avionul „Nardi", de construcţie italiană. Era un avion de şcoală cu două locuri în tandem. Vezi, de la acrobaţie mi-am amintit de „Nardi". În programul şcolii pe acest avion se executau dpuă faze: faza comună (tură de pistă, în ale abilitate, raiduri) şi faza specială, program pe care nu toţi piloţii îl urmau. După terminarea programului de fază comună, piloţii erau testaţi prin zboruri acrobatice, urmărindu-li-se rezistenţa fizică şi posibilităţile de adaptare. Alte amănunte, altă dată poate. Ce vreau să-ţi mai spun? Acest avion – „Nardi" – a încasat un tribut mare de vieţi omeneşti. Fusese denumit „coşciugul zburător". S-au întâmplat nenumărate catastrofe. De ce? Din cauza construcţiei lui: suprafaţa portantă era mică, puterea motorului la fel, orice pierdere de viteză sau ori e bruscare a avionului prin comenzi în exces de viteză, ducea la ceea ce se numeşte în termeni aviatici angajare. Avionul nu mai răspundea la comenzi. Am pomenit de acest avion, pentru că am funcţionat câţiva ani ca instructor de zbor de fază specială. Programul cuprindea executarea separată a fiecărei evoluţii acrobatice de mai multe ori, în dublă şi simplă comandă. După aceea se executa, în dublă şi simplă comandă, o gamă de acrobaţii. Zburam continuu, de la răsăritul soarelui până la apus. Restul de timp rămânea pentru viaţă, surâse, puţin forţat, Vlad Proca.

— Nu-l mai ascultam. Urmărindu-l, căutând să desprind un al doilea text, nerostit, sub cuvintele lui, obosisem. Mă furase muzica. Voiam să identific melodia care se desprindea de pe banda magnetică şi nu izbuteam. Omul cu ten măsliniu din faţa mea, ori din spatele meu, vorbea.

Muzica, îmi spuneam, muzica asta, ce înrâurire are asupra aviatorilor? Vlad nu era singurul care trăia acut, pentru a doua oară, zborul, ascultând muzică.

— E Ravel! am exclamat, aproape fără să-mi dau seama.

— Da, Ravel, făcu Vlad Proca şi nu se miră.

Apoi, reluind un fir pe care eu îl rupsesem, vorbi:

— Singurul care te primea şi te înţelegea, era patul.

— Cine? întrebai, crezând că nu înţelesesem.

— Dacă faţă de o fată sau de un prieten mă scuzam că sunt obosit, nu eram crezut. (Vlad Proca îşi deschisese sufletul ca o floare. Citeam asta pe faţa lui). Lucram atunci într-un co'lectiv de oameni minunaţi. De obicei când nu ai parte de prea multe, începi să iubeşti totul: flori,

— Animale, muzică, filme, dar – nu ştiu cum să mă exprim

— La modul ideal, aş zice. Fără să le atingă nimic. Înţelegi?

Şi parcă răspunzând unei întrebări pe care mi-o pusesem, acest om cu o putere de intuiţie rară, spuse:

— Ca să cunoşti un pilot e greu, cred că nici cei mai apropiaţi nouă nu reuşesc, după o viaţă, să-i cunoască. Fiecare pilot are o sensibilitate a lui, Abia după ce îi cunoşti, dacă îi cunoşti, poţi lucra cu ei. Aş spune că sunt extrem de dificile testările psihologice ale acestor oameni. Au mai totdeauna ceva de ascuns: o stare sufletească ori una fizică. De pildă, a avut un conflict acasă, în familie, sau în afara familiei, s-a sădit în el o amărăciune. N-o spune. Avionul reprezintă un refugiu.

— Cum se detaşează, cum izbuteşte să se desprindă?

Vlad Proca râse.

— Zborul îţi cere o concentrare diabolică: a cunoştinţelor, a voinţei. Intervine instinctul de conservare. Poţi să-l numeşti şi frică, teamă. Asta îl desprinde, îl scoate din sentimentul amar pe care îl trăia şi-l detaşează. Am cunoscut un om care după luni de zile, timp în care se prezentase într-o ţinută ireproşabilă vestimentară, a apărut la un moment dat cu gulerul de la cămaşă necălcat şi cu

nodul de la cravată strâmb. Mi-am dat seama că s-a petrecut ceva cu el. L-am oprit de la zbor. L-am invitat la o cafea. A acceptat. De obicei aceşti oameni refuză şi dacă nu pot zbura se izolează, trăind solitar sentimentul pe care îl numesc eu amar. Dacă întâmplător îl întâlneşti, constaţi că e furat, visător, nu se poate concentra. Greu, foarte gfeu s-a confesat. Avusese un conflict cu soţia. Se certaseră aproape toată noaptea. Aşa cum deseori se întâmplă, din motive minore. Dar totul a culminat cu un acces dementţial al femii, care, la plecarea pilotului la aeroport, l-a acoperit de blesteme. „De nu te-ai mai întoarce!” fusese ultimul. Era un bărbat cu picioarele pe pământ, dar vorbele l-au tulburat. Când sosise la aeroport, nu lăsase impresia că se petrecuse ceva grav în universul lui lăuntric. Fusese punctual, comportarea lui nu trăda nimic. Cu timpul mi-a mărturisit că incidentul nu era unic. Mai fusese însoţit, la plecare, de astfel de blesteme. Soarta, însă, i-a jucat femeii festa. A murit înaintea pilotului.

Perioada petrecută ca instructor mi-a fost foarte utilă, dar sper că le-a folosit şi elevilor mei. Dintre toţi cei pe care i-am avut pe acel „Nardi”, n-am pierdut niciunul. Din 1950 am fost mereu instructor de zbor. Pe toate tipurile de avioane. Vreo 60. N-am mai ţinut, la un moment dat, evidenţa numărului de elevi. Faptul însă că am instruit, pe parcursul atâtor ani, piloţi, mi-a dat posibilitatea, profesional, să cunosc mulţi oameni, multe firi, temperamente. Dar, în viaţă, nu o dată, m-am păcălit sau am fost păcălit.

A doua zi dimineaţa, soţia lui Vlad Proca, împreună cu Andrei, au plecat să schicze. Postăvarul era scăldat în albastru. Piatra Mare se detaşa magnifică din lanţul munţilor, amintindu-mi un episod din anii de adolescenţă, când, elev în penultimul an la Braşov, la Şaguna, iubeam o fată, cu pasiune credeam eu. În orice caz, cu multă dăruire. (Nu peste mult timp avea să se mărite cu un aviator. I-am spus lui Vlad Proca ori am intenţionat să-i spun?) O Cheamă Lucia. Era minionă. Avea părul blond, blond roşcat, ochii

fantastic de albaştri, un albastru insistent, consistent, pur şi buze cărnoase. Doamne, cum o iubisem. Fusesem cu ea două zile în munţi, pe Piatra Mare. Era vară. A fost frumos. N-am mai revăzut-o de atunci. După foarte mulţi ani, mi-a aflat adresa şi mi-a trimis o carte poştală ilustrată. Era ştampilată din Braşov. Aşa mi se pare, dar nu sunt sigur. Merg des la Braşov, dar n-am întâlnit-o niciodată. În „hainele" astea, deghizaţi, ne-am mai fi recunoscut? Mi-am amintit astfel un poem de. Tagore.

Nu, cred că lui Vlad Proca nu i-am spus nimic. Nici eu nu ştiu ce m-a reţinut. Poate o incapacitate a sa de a trăi la modul acesta viaţa. Este foarte sobru. Trăieşte, cu întreaga lui făptură, zborul. E riscant să discuţi cu el la altă cotă; Nu vreau să spun că alte lumi îi rămân inaccesibile. Muzica este, pentru el, o componentă a existenţei, dar „pex'vertită" tot în planul zborului. Este foarte sensibil. Altfel n-ar fi trăit acut dezamăgirile, dar nici marile, uimitoarele sale împliniri.

Mă surprind renunţând la propriile mele retrăiri în preajma acestui om. Am senzaţia, repetată, că stau lângă un om venit, cum se spune, din viitor. El anticipează acest timp necunoscut, impalpabil. De aceea încerc un sentiment ciudat alături de el. Există şi nu există acest om, acest pilot. Da, îmi spun, îl văd, îi strâng mâna, e om în carne şi oase, fumează, mănâncă, are o soţie, un copil, dar îmi scapă, rămâne, dar e departe. Îl văd că se află acum, aici. Dar simt, simt că omul acesta va trăi în viitor. Sunt confuz. Renunţ. T

— Începusem să-ţi vorbesc despre record. Am auzit ceva foarte frumos de la un cosmonaut. După un zbor în cosmos a fost întrebat de unul dintre corespondenţii de presă, ce a simţit de la decolare până la aterizare. El A răspuns doar atât: „Mi-ar trebui tot atâteă ore ca să vă povestesc/l.,

Până am realizat recordul (Vlad Proca spune impersonal: „până la realizarea recordului**, **nu** eliminându-se, ci implicându-se în toţi factorii umani **care au** concurat la reuşita tentativei de doborâre **a unui record** mondial), m-

am izbit de o serie de dificultăţi, La un moment dat, unii erau îngrijoraţi de faptul că durata zborului punea în cumpăna rezistenţa mea fizică. Şi mi-au impus să mai iau pe cineva cu mine. Treaba asta mi-a stricat nişte calcule în ceea ce priveşte greutatea avionului. Ca să iau o persoană în plus, trebuia să renunţ la o cantitate de combustibil. Dar s-a rezolvat. Am scăzut din cantitatea de benzină greutatea copilotului. Zborul s-a desfăşurat în circuit închis, într-un triunghi foarte mic. De ce am ales laturile aşa scurte? Măsurătoarea distanţei se face la ordinul centimetri. În timpul zborului, orice abatere, stânga sau dreapta, nu se ia în calcul. Se consideră parcurgerea traseului prin trecerea ia vedere la verticala punctelor de control. Ca să poată fi văzut avionul noaptea s-a montat câte un proiector cu bătaie verticală, eu fiind obligat să trec prin lumina lui. La cele trei vârfuri ale triunghiului au fost postaţi arbitri. Aveam obligaţia ca, la terminarea zborului, să aterizez pe aeroportul de unde am decolat. Altfel recordul nu era luat în seamă. Am decolat în după-amiaza unei zile şi am aterizat a doua zi la prânz, după 20 de ore şi 39 de minute de zbor. Era în 1961.

După decolare, abia trecuse o oră de zbor. A început să. Plouă. A plouat toată noaptea.

Rămase tăcut, ezită o clipă.

— Am impresia că n-am vorbit despre avion. Frumos! Avion românesc. IAR-814, bimotor. Până dimineaţa… Dar să nu vorbesc încă despre asta. Să-ţi spun ceva despre al doilea pilot. A fost trup şi suflet pentru realizare. L-am anunţat că va zbura cu mine, cu câteva zile înainte. L-am rugat să nu destăinuiască nimic soţiei despre ce intenţionam să facem. Nu ştiam cum va reacţiona şi ce influenţă putea avea asupra lui. Despre riscurile în care ne implicam am discutat cu el destul de mult. Ce riscuri? Avionul a fost creat pentru a primi o anumită încărcătură. Depăşeam de aproximativ trei ori încărcătura maximă admisă, prin introducere de rezervoare suplimentare de benzină. Dar nu depăşeam rezistenţa avionului. La o probă

de decolare s-a spart un cauciuc. Greutatea totală a avionului a aplatizat cauciucurile. Pentru remediere a fost necesară construirea, la fabrica.. Victoria", unor cauciucuri speciale, de o rezistenţă mai mare. Am făcut multe probe după aceea, La o singură decolare cauciucurile ajungeau la pânză. În exploatare curentă, normală, avionul se desprindea de la sol pe e distanţă de 400 de metri. În varianta record, pentru desprindere era necesară o distanţă de I 200—1 300 de metri. La probele făcute, motoarele, elicele, totul normal. Importantă era decolarea. La o astfel de probă s-a defectat automatica pasului variabil la un motor. Datorită intrării cu greu a avionului în viteză, se cerea răbdare, multă răbdare şi calm. Avionul trebuia desprins de sol la o viteză care să nu-i mai permită atingerea, încă o dată, a solului. Aceasta ar fi produs, probabil, o explozie de cauciuc, urmată de întreruperea zborului şi avarierea avionului.

în decolare am fost însoţit pe partea dreaptă a pistei de o maşină a salvării, iar pe stânga de o maşină de pompieri. Ca să nu fim singuri, spuse amuzat Vlad Proca. Dacă nu decolam noi poate reuşeau ei'. Ar fi fost frumos: noi să rămânem şi să decoleze ei.

La vreo două ore după decolare am fost chemat prin radio şi anunţat că în turnul de control se află soţia pilotului secund. Am întrebat ce căuta acolo (cască radio aveam numai eu – asta m-a avantajat). Mi s-a răspun. Că voia să vorbească cu soţul ei. Am pretextat că doarme şi nu puteam să-l trezesc.

Timp de două zile, înainte de zbor, doi medici ne-au supravegheat alimentaţia şi odihna. Ne culcam, medicii adormeau şi ei, iar noi ieşeam pe fereastră şi ne duceam la avion. M-a amuzat grija lor pentru alimentaţie. Întocmiseră o listă pe calorii, cu ceea ce urma să luăm la bordul avionului. Mi-ar fi trebuit un sac pentru tot ce ne recomandaseră. Nu ştiu ce îşi imaginau. Zborul, prin natura lui, îţi taie pofta de mâncare.

Pe la orele 22,00, avioanele TAROM care se întorceau din

cursă, auzind convorbirile radio purtate între mine şi sol, ne-au urat succes. La ora două noaptea am fost anunţat că generalul care intervenise ’să primesc aprobarea a sunat şi s-a interesat de modul în care decurge zborul.

Noaptea m-a ajutat natura. Ploaia. Scăderea temperaturii facilita buna funcţionare a motoarelor. Etanşeitatea deficitai’ă a botului avionului permitea pătrunderea apei. Pe picior îmi şiroiau picături. Cu secundul nu puteam discuta. Urmăream zborul, aparatura de control, funcţionarea motoarelor. Mă distram totuşi numărând picăturile de ipă care îmi cădeau pe picior.

Noaptea s-a scurs fără întâmplări deosebite. Dimineaţa, odată cu răsăritul soarelui, au apărut dificultăţile. N-am luat stimulente pentru a nu dormi; nu sunt necesare, pentru că eşti perfect conştient de ceea ce faci. Dispar orice necesităţi fiziologice. La un om care îşi desfăşoară activitatea normal, oboseala apare după şapte, opt ore. Prin săritura făcută în timp sfârşeala dispare, ca să revină la paisprezece ore. După aceea nu o mai simţi.

Dimineaţa au apărut valuri subţiri de ceaţă. Razele solare, încălzind pământul, produc o ceaţă în radiaţii. După ce se instalează bine soarele, aceasta dispare.

Pe la orele opt dimineaţa am fost anunţaţi că din acea clipă recordul mondial a fost doborât.

„Ce aveam de gând să facem?” m-au întrebat. Am răspuns scurt: „Continuăm”.

Secundul era de altă partere... „Să ne întoarcem”, spunea. Era a doua oară când repeta aceste cuvinte. Prima dată, pe la orele 23,00, când ploaia se înteţise şi vizibilitatea scăzuse. Răspunsul meu, probabil nu l-a mulţumit: „Decât să mă întorc pe aeroport fără record, prefer să nu mă mai întorc”. I-am explicat de ce gândesc astfel. Abandonarea tentativei ar fi necesitat alte intervenţii şi aprobări. Ar fi fost mai greu de obţinut, după ce în sufletele oamenilor s-ar fi sădit neîncrederea.

Am aterizat la prânz. Vorbind despre noi, un scriitor spunea: „Li s-a făcut o primire modestă ţinând cont de

valoarea zborului”.

Prietenii şi cei ce au lucrat la avion ne-au aşteptat la aeroport. Mult mai târziu aveam să aflu că nu dormiseră, ţa şi noi, toată noaptea.

După o lună de zile recordul a fost omologat de Federaţia Aeronautică Internaţionali5 N-a fost doborât până azi. După ani de zile am trăit momente emoţionante, când, la Paris, la sediul FAI, am zărit pe o placă de marmură, încrustate cu litere de aur, numele României, numele piloţilor şi recordul mondial, realizat. În ţară, am primit titlul de maestru emerit al sporturilor. După doi ani, Federaţia Aeronautică Internaţională mi-a acordai diploma Paul Tissandier, la Bucureşti.

După un timp:

— Cât am fost pilot încercător, am încercat vreo mie cinci sute de avioane. E o mare responsabilitate. Încredinţezi aparatele unor piloţi mai mult sau mai puţin dotaţi. O maşină pe care nu s-a mai zburat. Ca la oriee maşină, pot apărea defecţiuni. Este controlată, verificată. Stabilitatea se verifică numai pe viu, nu în hala de montaj.

Nu e vorba de un singur zbor, ci de mai multe. Unele defecţiuni nu se pot observa din prima încercare. Altele sunt cauzate de mai mulţi factori şi începi să mergi prin eliminare.

Responsabilitatea constă în faptul că nu trebuie să-ţi scape nimic. Când avionul a fost dat în exploatare şi a părăsit fabrica, e necesar să fie în perfectă stare de funcţionare. A da la zbor un avion cu defecte sau verificat superficial, e o crimă. Orirând poate duce la o catastrofă.

A doua zi dimineaţa soarele inundase spaţiul. Lucrurile aveau o strălucire ca de înoeput de lume: munţii, pădurea şi brazii, vilele. Şedeam în balcon lungit în şezlong şi priveam. Eram în aşteptarea telefonului de la Vlad Proca. Locuia în capătul opus al coridorului, la etajul doi al hotelului „Orizont” din Predeal. Aşteptam şi nu aşteptam acest telefon. Până noaptea târziu, după ce revenisem în odaia mea, mă gândi9em la acest om. Simţeam că îmi

trebuie o distanţare în timp să reflectez la cele ascultate. Telefonul sună. L-am invitat la mine. A venit aproape îndată. Am rămas pe balcon. Mult timp n-am scos amândoi niciun cuvânt. Pilotul ştia să tacă. Ne izolasem fieear «în scoica sa, fără să ne stânjenească prezenţa celuilalt.

— Cu ani în urmă, spune la un moment dat Vlad Proca, ascultam un interviu la T. V. Luat aviatorului Iaeo-, bescu. A fost un pilot bun, un om cu multă înzestrare. Mulţumit, împăcat cu sine, pentru că a văzut multe. Deschizând televizorul, probabil din obişnuinţă, fără să urmăresc un program anume, l-am auzit pe acest om vorbind despre mine. Am zâmbit forţat. Ca să ascund, cred, celor din jur, interesul faţă de ceea ce se afirma. A spus cam aşa: „Vlad Proca nu aparţine familiei, prietenilor sau vreunei instituţii. Aparţine aviaţiei. Este un produs al aviaţiei şi va rămâne”. Au trecut câteva zile şi am primit o scrisoare de la mama. Îmi spunea că într-o seară a ascultat un bătrân vorbind la televizor. „Nu sunt de acord, scria. Cum? Tu nu mai eşti al nostru?”

Aviaţia are şi o parte mai crudă pentru pilot. Sunt nenumărate momente când, vrei, nu veei, începi să-ţi aduci aminte. Despre unele cu bucurie, despre altele cu părere de rău. Şi asta ştii când? Exact în situaţiile critice. Atunci începe să ţi se deruleze filmul vieţii, chiar cu greşelile pe care le-ai făcut. Încordat să rezolv problema de zbor îmi apare pe ecranul minţii imaginea copilului meu. E suficient ca să găsesc soluţiile cele mai bune. Aviaţia îşi are poezia ei. Nu în versuri, ci în imagini. Niciun zburător nu poate uita un apus, ori un răsărit de soare văzut din avion. Natura, care nu e defel harpagonică, îţi oferă toate chipurile ei. Dacă, uneori, te poţi lupta cu ea, alteori eşti nevoit să-i ocoleşti „feţele!’.

într-un fel urmează ziua nopţii la tine acasă, în altfel la Ecuator sau la Pol. Străbătând globul, pe paralele şi meridiane, observi cum se schimbă, de pildă, culorile. Culorile cerului şi ale pământului.

Privesc faţa prelungă a lui Vlad Proca, frumoasă,

bărbătească, cu două riduri lungi pe obraji, în jos, de o parte şi de alta a gurii. Fumează şi răsuceşte celofanul pachetului de ţigări.

— Nu se poate stabili un paralelism, e foarte greu, între ceea ce vede un marinar şi un aviator. În zborurile lui, pilotul are parte să vadă şi marea şi oceanul. Când nu stă pe pământ, cerul e casa lui. Şi eu nu am stat prea mult pe pământ. În avion, când nervii încep să se întindă la maximum, devin tăcut. (Parcă îi simt tăcerea). Cu greu ar putea cineva să smulgă câteva cuvinte de la mine. Cum să-ţi spun? Eşti tot timpul în căutare de soluţii. Aviaţia îţi mai oferă posibilitatea ca în situaţiile critice – parcă de la asta pornisem – să-ţi poţi face foarte repede un bilanţ. Ai avantajul timpului şi al vitezei, care nu-ţi lasă răgaz pentru regrete. Sunt momente pe care le trăieşti din plin, dar pe care nu poţi să le redai. Nu găseşti cuvinte. Şi apare o deformaţie. Începi să simţi că trăieşti cu adevărat când eşti la manşă. Păşind pe pământ şi intrând în rândul „muritorilor'1 ai impresia că eşti un om şters. Te strecori prin mulţime: un necunoscut. Nu ştiu de ce, atunci sunt trist.

— Ca albatrosul lui Baudelaire.

— Dacă vrei...

Apoi reluă:

— Aş fi vrut să fac multe pentru aviaţie, aş putea să mai fac, în dorinţa de a părăsi aviaţia prin uşa din faţă.

O confesie mai mult şoptită, făcută parcă sieşi. Acest om este o mândrie a aviaţiei, un prototip al pilotului desăvârşit. Modestia, la limita ei. Vlad Proca, asemenea' marilor savanţi, să-şi ignore propria valoare?

îl aud:

— Am admirat întotdeauna medicii, inginerii, muncitorii, care şi-au împlinit destinul şi au lăsat ceva, despre care se poate spune că a fost opera lor.

Tace. Surâde, apoi spune:

— Pentru că îţi plac asociaţiile – insolite, aş zice că piloţii pot fi asemănaţi în privinţa destinului lor cu balerinii.

— Hm, cam hazardat.

— Da şi nu. Un balerin poate avea o carieră strălucită. Poate fi un unicat, nu?

— Evident. Dar tot nu văd...

— Ei bine, după ce şi-au încheiat, fatalmente, cariera, ce rămâne după ei?

— Ai dreptate, dar urma lăsată de marii aviatori e palpabilă. Un Vlaieu, un Mermoz, un Exupery, un Vlad Proca...

M-a privit mut, cu ochii căprui puţin încercănaţi. Printre sedimente, mi se părea că lunecă o geană de lumină.

îmi reamintesc cuvintele rostite de Mermoz:.. Numai noi, piloţii, putem înţelege importanţa, valoarea, a tot ceea ce facem. Cum să explici asta unui profan?”

— Mă gândesc la cei ce vin după noi. La instruirea lor îndeosebi, care trebuie să ţină pasul cu tot ce se realizează mai modern. Sunt lectori care pregătesc piloţi, mecanici de bord, pentru toate tipurile de avioane. Parcă ar fi enciclopedişti. Trebuie specializaţi pe tipuri de avioane. Aceiaşi lectori pregătesc navigatori, mecanici de bord, radiotelegrafişti, însoţitori de bord „controlori de trafic, organe de dirijare, presonal tehnic de sol. Nu ţi se pare prea mult? Lectorul e ocupat douăsprezece ore pe zi. El cmd se mai pregăteşte? Programa analitică e tare încărcată. Pregătirea durează câte trei, şase luni. Sunt prevăzute cam optzeci de ore pentru lucruri pe care le aude oricine la T. V., radio, conferinţe, presă şi douăzeci de ore electricitate, pentru un avion care are în dotare vreo două mii de elemente electrice.

Pentru un tip de avion se fac patruzeci de ore de meteorologie. Dacă un cursant trece pe un alt tip de avion, se reiau cele patruzeci de ore, deşi norii tot pe acolo circulă, vânturile bat la fel. Cabina avionului se cere cunoscută, aşa cum pianistul îşi cunoaşte clapele, iar violonistul corzile viorii. În zece-cincisprezece ore cât sunt afectate acestui scop, ce crezi că se poate face? Pe de altă parte, eşti obligat să ştii câte buloăne are planul avionului.

Sau schema radiolocatorului, deşi un pilot nu va face niciodată reparaţii de radiolocator şi nu va zbura cu schema locatorului lângă el. Personalul navigant nu trebuie supraaglomerat cu o serie de materii şi elemente de care nu are nevoie.

Prin nu ştiu ce asociaţii bizare, l-am întrebat pe Vlad Proca:

— Crezi că vocaţia de aviator ţi se poate revela şi când nu mai eşti foarte tânăr? Mă gândesc că în artă, pentru că deseori ai apropiat aviaţia de artă, anii nu sunt o barieră. De pildă, să zicem, Gauguin.

Nu mi-a î'ăspuns, mă privi insistent, apoi vorbi:

— Ce părere ai avea, dacă s-ar trezi în mine, acum, vocaţia de pianist? Cât timp mi-ar trebui să devin un pianist bun? Unii sunt, o viaţă întreagă, în căutarea unei vocaţii. Singura pe care au realizat-o, a fost sfârşitul. Moartea este o vocaţie. Pentru astfel de oameni, evident.

Un om care studiază cinci ani la facultate şi devine inginer, poate fi un bun tehnician de exploatare, un mecanic de bord. Dar dacă vrea să facă naviagaţie aeriană, profesiune care nu are nimic comun cu studiile sale?

În odaie intră soţia lui Vlad Proca, purtând. Cu-graţie, pe o tavă, un vas din care turnă în cupe o salată de fructe: citrice, ananas, căpşuni. Delicioasă. Cu rom cubanez.

— Vezi, spuse pilotul, toate aceste fructe de la sud le-am putea avea mult mai repede şi mult mai proaspete.

— Să le aclimatizăm la noi, am glumit.

— Nu de asta e vorba. Dacă în loc de vapoare şi apoi, din porturi, în loc de tren am folosi avionul, lucrurile s-ar simplifica.

Ce ne împiedică s-o facem? am întrebat.

— Probabil anumite inerţii. Când transportăm marfă, ne întoarcem cu avioanele goale. Compania TAROM ny este în peirdere pentru că furnizorul intern achită costul integral al cursei.

— Dar pe asamblul economiei naţionale?

— Ei vezi? Un alt aspect financiar. Şi încă unul. Din

străinătate aducem citrice, pentru că de de vorbim, eu vapoare străine. Plătim şi cărăuşul extern. Iată de ce sunt pentru utilizarea avioanelor şi la înapoierea în ţară. Consumatorul de la noi ar fi mai prompt deservit şi le-ar avea foarte proaspete.

— Da, nu refuz, am zis, răspunzând invitaţiei de a-mi umple cupa din nou. Sunt un înfometat de fructe.

Ne-am revăzut spre seară. Toată după-amiaza am înotat în piscină. O descoperire a lui Andrei. Din holul imens al hotelului, am urcat câteva trepte şi am dat de o încăpere joasă, cu un piiastru în mijloc, îmbrăcat în pluş roşu, ca şi banchetele din jurul lui, ca şi fotoliile. Un perete de sticlă. Prin el am văzut piscina jos, la parter. Apa era albastră, transparentă, făcând vizibilă fiecare placă de faianţă. În bazin înotau trei bărbaţi şi o femeie. Priveam de sus mişcările armonioase ale braţelor şi picioarelor, contururile trupurilor (care mi se păreau frumoase), apa vălurindu-se, dar nu auzeam niciun sunet. Parcă aveam în faţă un acvariu uriaş. Peretele de sticlă punea fâşii de vată peste oricş zgomot. Înotătorii păreau făpturi pe care le vedeam de la distanţe incomensurabile. Prin geamurile piscinei, afară, se distingea dar zăpada masivă, albă, atotprezentă.

Am coborât în piscină. Apa era caldă, plăcută. Mi s-a părut ciudat să aud mişcarea valurilor, vocile. Toate acestea îmi loveau timpanul cu o intensitate nefirească, după ce privisem totul de sus. Apa din bazin, culoarea ei, aici de un albastru intens, zăpada de dincolo de ferestre mi-au reamintit vechea pasiune pentru lumile de la nord. Cu mulţi ani în urmă scrisesem un poem dramatic, a cărui acţiune se desfăşura într-un orăşel din fiord. Citisem, în acest scop, multă literatură nordică, nu numai beletristică, jurnale de călătorii, lucrări cu caracter ştiinţific, zăbovisem îndelung asupra albumelor cu peisaje şi atmosferă nordică, începusem eu însumi să pictez peisaje imaginare: „Toamna în fiord”, „Banchiza14, „Corăbii la nord” \ Mă îmbrăcam asemeni nordicilor şi începusem să fumez pipă. Poemul meu dramatic era liric, fascinant, cu adolescente multe

dintr-un pension, unde se studia muzica, pictura şi dansul.

Seara, la cină, i-am povestit lui Vlad Proca şi soţiei sale despre orele după-amiezii, despre cele de reverie.

— Ce-ai zice, spuse pilotul, să facem împreună un voiaj la Troncheim?

— Crezi că e posibil? am tresărit.

— Da. De ce? Peste o jumătate de oră, zise amuzat, decolăm.

— A, rostii eu cu o nuanţă de dezamăgire. Te voi urmări.

— Culorile, în peisajul norvegian, sunt sălbatice, crude. Verdele e aprins, roşul arde. Troncheim e un oraş în fundul unui fiord. Intrarea în fiord se face printr-un şenal[5], mărginit pe ambele coaste de înlăţimi muntoase. Aeroportul este plasat în fundul fiordului, aproape de oraş. Condiţiile meteo, nefavorabile în general. Crestele înalte fac dificilă apropierea şi venirea la aterizare. Am ajuns spre seară. Imaginează-ţi un apus de soare la înălţime, deasupra norilor, în nordul continentului.

— Te rog să crezi că mi-e imposibil oricât m-aş strădui. Trebuie trăit totul pe viu.

— Cred că ai dreptate. Nici eu,. Care l-am văzut, nu ţi-l pot descrie.

Apoi, după câteva clipe de tăcere, în care îşi adună gândurile, asociindu-le, uneori, bizar:

— În timpul războiului fiordurile au oferit condiţii optime de mascare. În cel de la Troncheim era ascuns crucişătorul german Torpitz. De aici ieşea să intercepteze convoaiele care parcurgeau, în emisfera nordică, drumul între SUA şi URSS. A fost scufundat, în cele din urmă, cu greu, chiar în fiord, care oferă un adăpost natural. Din avion îl descoperi abia după ce treci munţii şi ajungi aproape de verticala lui. Comandantul aeroportului m-a plimbat cu o barcă cu motor şi mi-a arătat locurile unde era ascuns crucişătorul nazist.

Am făcut mai multe drumuri la Troncheim. Am zburat în perioada nopţilor albe. De la apusul până la răsăritul

---

5 şenal — canal navigabil.

soarelui n-a trecut mai mult de, să zicem, o oră şi jumătate. Am aterizat într-un apus de soare şi am decolat într-un răsărit de soare. Zburând spre sud, am intrat în noapte. Ziua rămânea undeva în urma noastră. La pol circumferinţa pământului fiind mai mică. Apusul şi răsăritul soarelui se succed într-un interval de timp scurt,

Când execuţi virajul ca să vii la aterizare, eşti cu avionul la „rasul” cotelor, înalte. Când vântul bate dinspre apă spre uscat, face şi mai dificilă aterizarea. Venind dinspre mare, nu ai obstacole în faţă. Venind însă dinspre uscat, ca noi. Trebuie să urmăreşti relieful în aşa fel, încât să aterizezi pe pistă fără să cazi în apă. Dacă ai pus avionul la jumătatea pistei, cu toate frânele, ai şansa să ajungi în mare. Şi cred că apa e rece.

Iarna, zona muntoasă oferă imagini splendide. În fiord dimensiunile iau proporţii neobişnuite. Te simţi ea un pitic în ţara uriaşilor. Aerogara e mică. Dar aranjată cu foarte mult gust. Un interior plăcut, viu colorat – probabil influenţa natui’ii – cu oameni amabili, primitori. M-a impresionat Troncheimul: un oraş curat, îngrijit. Nu întâlneşti oameni umblând fără rost. Deşi parc aglomerat, are multe parcuri, multă verdeaţă.

— Îţi spuneam, continuă pilotul după o pauză în care îşi aprinse ţigara, că am venit la Troncheim în perioada nopţilor albe. La aterizare aveam încă un obstacol în faţă – un plafon de nori. Am intrat în noapte prin străpungerea norilor. Era o lumină difuză, un întuneric lăptos. Ca să nu te izbeşti de munţi şi totuşi să pierzi din înălţime, trebuie să urmezi firul şenalului. Foarte atent. Nu se admit abateri de la direcţia stabilită pentru aterizare. Fiecare comandant de avion, când ajunge la Troncheim e întrebat de la sol dacă a mai fost aici. De la sol se iau măsuri în plus. Dacă sunt proaste condiţiile meteo, iar aterizarea se face dinspre uscat spre ocean, pentru a evita un eventual impact cu muntele, avionul e dirijat spre alt aerodrom La apusul soarelui, cerul trece dintr-un albastru spre galben şi roşu. Ca apoi, la răsărit, din cenuşiu să se albăstrească mergând

spre alb şi galben. Schimbările acestea cromatice se petrec într-un interval de timp extrem de scurt; ochiul abia poate distinge toate nuanţele culorilor

Ai o senzaţie de vis. Poţi citi pe chipul aviatorilor aceste trăiri. Privindu-i, îmi dădeam seama de ceea ce simt.

Toată cabina e inundată deaceste culori. O rază pătrunsă în avion, printr-un geam lateral, schimbă totul pe direcţia ei. Restul rămâne, în afara fasciculului, în culoarea iniţială. Poţi fi prins într-un moment când n-ai timp să-ţi împărţi atenţia. Supraveghezi aparatele, străpungi norii.

La aterizare plafonul nu era compact. De sus, unde soarele apune, treci spre pământ având lumina în faţa ochilor, norii, iar prin acele goluri vezi solul sau apa, mai întunecate. O „spargere" de culori în câteva minute, dar care, datorită încordării, par nesfârşite.

— Ciudat. Foarte ciudat.

— Duceam şi luam pasageri. Erau nordici. Curios, după aterizare şi chipul lor oglindea acelaşi extaz.

Aterizarea este frumoasă aici. La un moment dat zbori foarte aproape de munţi, sub înălţimea lor. Ai senzaţia că treci printr-un labirint.

Zona poate fi asemuită cu zona muntoasă din Iran. Acolo însă pământul e sterp, coloritul cenuşiu, cu reflexe cărămizii. Ca de pildă în Anatolia. Ca solul lunar. Aici, la nord, e cu totul altceva. Vegetaţia abundă, chiar pe coastele stâncoase. În condiţii grele meteo, reuşita aterizării îţi dă o mare satisfacţie.

Vlad Proca vorbeşte domol, calm. Sub acest înveliş simt combustia interioară. Stărui cu întrebări. Se frământă. Mi se dezvăluie în chipurile sale tăinuite pilotul de mare anvergură şi omul însetat, neostoit să vadă, să cunoască, să înţeleagă. Nu trece străin pe lângă oameni şi locuri. Nici nu înregistrează mecanic, periferic. Şi vorbeşte frumos despre tot ce a văzut. Am întâlnit piloţi care ştiu ce să vadă pe unde trec, dar care nu reţin, oii nu sunt în stare să retrăiască. Alţii nu văd. Mi s-au părut, cumva, infirmi. Vlad Proca este un privilegiat structural. Poate şi din această

cauză e un ora torturat.

îmi citează din Hemingway: „Cred că afli multe pe lumea asta blestemată. Mori pe dinăuntru, şi totul e simplu şi uşor. Aşa sunt cei mai mulţi oameni, morţi pa dinăuntru'*.

Sunt uimit cât de uşor reuşesc să comunic cu acest om.

Intră Tomi, mare, uriaş, cu blana gri-bej, puţin lăţos. (Am omis să spun că am revenit cu toţii în Bucureşti). Mă recunoaşte? Pilotul îmi povesteşte cum l-a crescut pe Tomi. Cu câtva timp în urmă, se pripăşiseră pe aerodrom nişte câini. Cineva a dat ordin să fie împuşcaţi, să nu umble pe pista de decolare. S-ar fi putut întâmplă accidente.

— N-am văzut în viaţa mea un câine să intre pe pistă. Zicea Vlar Proca. Tomi era mic, pricăjit şi scâncea sub seara unui avion. I-am dat un pachet de ţigări unui om de la întreţinere să-l prindă. El mi-a spus că i-au împuşcat mama. L-am luat în braţe şi l-am adus acasă. A crescut, după cum vezi. Când mă întorc din cursă, după o zi, două, se bucură atât de mult, este atât de emoţionat, că de bucurie face pipi.

Vlad Proca se ridică, dispărând pentru câteva clipe. Revine purtând în braţe o cutie lungă, cu pereţi din lemn, pe care o aşază pe masă, între noi. Nu are capac. Plicuri, mulţime de plicuri aşezate vertical, unele în spatele celorlalte. Le scoate pe rând. Pe de e scris: Roma, Bremen, Alger. Agadir, Barcelona, Miinchen, Genova, Limoges Cairo, Tripoli, Stuttgart, Tel-Aviv, Aman, Istambul, Bengazi, Sebha, Dublin, Las Palmas, Karachi, Vientiane, Abisinia.

Scoate din plicuri, cu multă fineţe, cărţile poştale ilustrate. Le înşiră pe masă. Masa devine neîncăpătoare. Le strânge. Înşiră altele. Vorbeşte, ascult, privesc. Când le-adună pe ultimele încerc senzaţia copilului căruia i se iau jucăriile preferate.

— O curiozitate, spune el, arătându-mi un peisaj şi o localitate. La Touquet, pe coasta Canalului Mânecii. În apropiere a fost teatrul de operaţii, când aliaţii au debarcat în Normandia. Dar nu asta e ciudăţenia. Aici aerodromul este întretăiat de o calc ferată şi barierele sunt puse pentru

a opri trenul când aterizează avioanele. Gara este pe aerodrom. Mulţi pasageri coborând din avioane se urcă, oarecum, direct în tren.

— E posibil asta, e normal?

— Nu e, dar nefiind un aeropoi’t de trafic internaţional…

Cu gesturi de magician (lui Vlad Proca totul i se pare firesc), scoate un plic pe care scrie Laos. Privesc pozele. Ochii aleargă cu neastâmpăr peste peisaje opulente, cu palmieri ca nişte evantaie uriaşe, peste clădiri şi arbori cu flori viu colorate, pagode cu trecut secular.

La început vocea pilotului părea că vine de foarte departe.

— Am decolat noaptea de la Karachi acolo unde se varsă Indusul în Marea Aman, în jurul orei I (ora României). Datorită diferenţei de fus orar şi zburând în întâmpinarea soarelui, s-a luminat de ziuă repede; cam după două ore de zbor. De la decolai’e şi până când am aterizat la Vientiane, natura nu ne-a surâs. În această regiune a globului, toamna bat musonii. La înălţime vânturile sunt puternice, norii de furtună se ţin lanţ, turbulenţa este constantă. Ruta e Karachi-Bangkok. Transportam ajutoarele materiale acordate de statul nostru Laosului. Am fost nevoiţi să aterizăm la Calcutta, pentru alimentare. Deasupra Indiei am văzut suprafeţe mari de teren inundate. Traversând golful Bengal, ne-am îndreptat spre Rangoon, apoi spre Bangkok, pe care nu l-am putut atinge (n-am. Ajuns la verticala lui), deşi era punct obligatoriu de trecere (din cauza furtunii, a descărcărilor electrice foarte puternice). Cam la treizeci de kilometri de Bangkok am virat la stânga, îndreptându-ne către Vientiane. Zborul a durat, cu escala făcută la Calcutta, douăsprezece ore.

A parcurs distanţa aceasta enormă prin furia dezlănţuită a musonilor. A pilotat avionul opunându-l unor forţe demenţiale. Lumina bezmetică a fulgerelor a invadat cabina şi le-a orbit privirea. Curenţii de aer au săltat aeronava şi au zguduit-o din toate încheieturile. Dar pentru Vlad Proca toate acestea se numesc simplu: furtună, turbulenţă,

descărcări electrice. Despre ce a făcut el, comandantul navei, echipajul său, cum au izbutit să aducă avionul la sol. Ce au simţit nu vrea să vorbească.

— La Karachi, în aşteptarea avionului care trebuia să sosească din ţară, am fost conduşi la hotelul Midway. În acea zi de răgaz am vizitat oraşul. Hotelul este construit de societatea K.L.M., companie amei'icano-olandeză, împreună cu Pakistan Air Ways, pentru echipajele, în tranzit, ale diferitelor companii aeriene, Karachi constituind un punct nodal al traficului aerian în Asia.

Populaţia oraşului e densă. Am văzut triciclete cu motor şi coviltir, săraci mulţi, orbi mulţi. Am vizitat monumente, dar n-am avut, din nefericire, un ghid care să ne dea explicaţiile cuvenite.

Avionul a sosit conform programului, l-am luat în primire, ne-am cules datele meteo informative de pe i'ută de la aerodromul din Karachi, care nu erau prea îmbucurătoare. Cerul, continuu brăzdat de fulgere, se vedea că nu ne va fi un amfitrion plăcut. Decolarea a decurs în condiţii normale dar, la mai puţin de două sute de metri, ne-au întâmpinat norii. A urmat un zbor în plafon, turbulenţă. În afară de zgomotul motoarelor şi apelurile radio, nu se auzea nimic în cabină. Fulgere repetate luminau interiorul. Ne priveam unii pe alţii. Cu încordare, dar cred şi frică. Nu ne-am pus întrebarea aceasta niciodată unii altora, pentru că nimeni n-ar da, acolo, un răspuns sincer. La înălţimea de 7 600 metri am ieşit deasupra norilor. Limbile oamenilor s-au dezlegat. Dar a durat puţin. Am intrat în alt plafon de nori. Eram dezorientaţi. Nu ştiam ce să facem. Să urcăm sau să coborâm, ca să scăpăm de turbulenţă. Avionul era zguduit fără întrerupere. Turbulenţa creează o situaţie deosebită. Nu poţi folosi pilotul automat. Eşti nevoit să pilotezi tu avionul, să-l conduci, cum se spune în limbajul nostru, la mână. Abia aşteptam să se lumineze de ziuă. Lumina zilei îl liniştеşte pe om. O ploaie torenţială ne-a însoţit tot drumul. După ce. Ne-am consultat – legătura radio cu

Bombay fiind îngreunată de paraziţii radio provocaţi de

descărcările electrice – am hotărât să ne menţinem la înălţimea de zbor. Traversam o zonă muntoasă. Exceptând o porţiune scurtă – între Marea Oman şi Golful Bengal – zborul s-a desfăşurat deasupra unei zone de munţi, atât în Birmania cât şi în Tailanda.

La Calcutta, pentru a ateriza, am făcut un întreg slalom printre norii de furtună. Când am văzut solul, la o înălţime cam de două sute de metri, am avut impresia că am teşit undeva pe mare. Pământul era inundat de apa râurilor ieşite din matcă. Până şi pe aerodrom era apă. După ce am pus roţile pe pistă, am răsuflat uşuraţi. Jumătate din rută fusese parcursă. Era primul avion românesc care a aterizat la Calcutta. Am fost înconjuraţi îndată de oficialităţile aeroportuare. În aerogară, am băut câte o cafea, am schimbat păreri privind desfăşurarea primei etape şi ne-am încurajat unii pe alţii pentru ce ne mai rămăsese de parcurs. Indienii erau foarte surprinşi de faptul că am zburat în condiţii meteo atât de dificile şi de acela că eram hotărâţi să nu abandonăm. Ne-au oferit toate datele necesare. Din cauza deteriorării circuitelor de comunicaţii telefonice şi radio, nu erau în posesia unor date recente. Cu acest „bagaj” de informaţii ne-am îndreptat spre avion. Şi am continuat zborul.

Ce să stai şi să aştepţi alte condiţii meteo? în perioada asta a anului nu ştii ce îţi aduce ziua de mâine: un timp mai bun ori mai rău. Nu puteam să aşteptăm luni de zile până trece musonul.

Ploaia torenţială nu s-a oprit şi, dacă până la Bangkok. Cu ajutorul radiolocatorului de bord am putut evita nucleele de furtună, apropiindu-ne, am constatat că nu mai găseam nicio portiţă, singura posibilitate fiind aceea de a vira, îndreptându-ne direct spre Vientiane. Ne abăteam de la rută, dar era singura modalitate de a supravieţui.

Până în apropiere de capitala Laosului, zborul a decurs în aceleaşi condiţii. Dificultăţi creau coborârea, aterizarea. Trebuia să traversăm, în coborâre, toate zonele de oraje.

Cam la cincizeci de kilometri de Vientiane am ieşit din

nori, am găsit fluviul Mekong şi oraşul. Dacă tot drumul nu am avut parte decât de o vreme maşteră, aici ne-a întâmpinat un timp splendid. În momentul ieşirii „la vedere”, feţele oamenilor, până atunci crispate, s-au destins, ca la un semn magic. Aviatorii au prins a zâmbi. Unul dintre noi a zis: „Ce bine e când ieşi din iad”, surprinzântH, în puţine cuvinte, ce fusese de fapt acest zbor infernal.

Am fost întâmpinaţi de reprezentanţii conducerii de stat laoţiene, de ziarişti şi fotoreporteri. A doua zi, toate ziarele din Vientiane au publicat fotografiile noastre însoţite de texte. Păstrez un ziar, dar nu cunosc limba. Dacă nu ne-am recunoaşte chipurile, n-am şti că e vorba despre noi.

Am aterizat în jurul orei 13,00 (ora României). Curând a început să se însereze. După primirea făcută la aeropoi’t, ne-am dus la hotel. În timp ce băştinaşii cinau, noi luam prânzul. Ne-am culcat toţi. Eram epuizaţi. Nu încercam nicio dorinţă. Doar să dormim, să dormim. Când ne-am trezit, deşi pentru ’noi ar fi urmat cina, am luat micul dejun. Se făcuse dimineaţă. Având la dispoziţie o zi întreagă, am pornit să vizităm capitala Laosului. Palmieri, arbori cu fructe şi flori roşii. Temple sau pagode. Am cerut încuviinţarea şi am obţinut-o să pătrundem în interiorul lor. Străinilor le e permis să le vadă numai din exterior. Intrarea unui străin în templu e socotită ca o încălcare a normelor religioase autohtone. Am vizitat Muzeul Naţional. Mai puţine tablouri, dar multe, foarte multe sculpturi. Din lemn, fildeş, bronz, argint, aur, pietre diverse.

Pagodele sunt vopsite în culori aprinse. Predomină roşul şi auriul. Sunt construite din piatră şi lemn. Am văzut statuia lui Budha, la toate dimensiunile posibile.

Vitele umblau libere prin oraş. Casele oamenilor sărmani erau suspendate pe piloni. În perioada când bat musonii, fluviul Mekong se revarsă peste maluri. Pluteau pe el diferite ambarcaţiuni. Multe jonci. Conducerea ţării ne-a invitat la prânz. În semn de atenţie deosebită ni s-au servit mâncăruri apropiate de ale noastre.

La înapoiere, am ajuns la Karachi extenuaţi, dar eu un vădit sentiment de satisfacţie. Ne-am întors în ţară cu acelaşi avion, pilotat de alt echipaj însă.

S-a înnoptat de mult. Ploaia a stat. Mă hotărâsem să plec. Vlad Proca mă conduce până la poartă. Trecem pe cărarea de cărămidă pe sub coroanele desfrunzite ale unor porni fructiferi. În trunchiuri subţiri sevele urcă spre muguri. În aer se simte primăvara. Mi-aduc aminte de vorbele unui bătrân dintr-un sat de peste munţi: „natura lucră, domnule!”

Ne-am despărţit la poartă, făgăduindu-ne să ne vedem peste câteva zile. Pilotul urma să-şi facă vizita medicală periodică, iar eu aveam diverse treburi, care cereau o rezolvare imediată. Nu am putut merge nici la Otopeni, aşa cum intenţionasem înainte de a pleca din Predeal, îndreptându-mă spre staţia de autobuz şi gândindu-mă la scurta mea vacanţă la munte, mi-am zis că nu am notat zborul lui Vlad Proca peste Cercul Polar.

După aproape o oră am ajuns acasă. Mi-am făcut un ceai de mentă, am prăjit câteva felii de pâine, apoi m-am retras în odaia mea să revăd, printre vraful de hârtii răspândite pe masa de lucru, notele despre călătoria la Bodo. Am dat peste altele.

„Preţuiesc,zice Vlad Proca, cu deosebire în aviaţie, nu atât progresul actual, perfecţionarea tehnicii aviatice

— Care într-adevăr e o mare realizare – cât pionieratul. Citesc din timp în timp istoria aviaţiei. Am impresia că de fiecare dată descopăr ceva nou. De ce mă refer la pionieratul aviaţiei? Pentru că, deşi aviaţia abia era la început, oamenii au şi pornit să cucerească imense spaţii. Asta a costat foarte multe vieţi omeneşti.

. Spuneam cândva: Am intrat în viaţie pe uşa din faţă şi tot pe acolo vreau să ies. În istoria aviaţiei am intrat şi eu, de bună voie şi nesilit de nimeni.

Se ridică de pe scaun, trece într-o încăpere alăturată şi revine cu o carte, pe care o ţine adunată cu amândouă mâinile. O răsfoieşte şi îmi citeşte câteva pasaje despre

pilotul Georges Chavez, care în 1910 a traversat Alpii din Elveţia în Italia, peste pasul Symplon. Zborul a durat patruzeci de minute. Când se pregătea să aterizeze, aripile avionului s-au strâns pe lângă fuselaj, ca aripile unei păsări foarte obosite. S-a prăbuşit ca un bolovan. După şase zile a murit. Îl întreb de ce mi-a citit acest episod.

— Ca să-ţi reamintesc între altele că foarte mulţi în aviaţie au plătit cu viaţa câte o îndrăzneală. Cei mai fericiţi au fost aceia care au realizat ce şi-au propus şi n-au murit.

Mi-a citit apoi despre Romeo Popescu.

Continuă să răsfoiască paginile. Apoi:

— Un zbor deasupra celui mai necunoscut continent, Africa. Între 1933—1935 mai mulţi aviatori români survolează continentul african. Frumos!

Continuă să răsfoiască:

— Coandă... Coandă... şi Vlad Proca. Hai să vedem ct scrie aici.

Se vorbeşte despre recordul mondial stabilit în 1961 cu un avion românesc, IAR-814. Se descrie aparatul.

Vlad Proca se ridică iar, aduce un plic cu fotografiile avionului IAR-814. E mic, poate încăpea sub aripa unui IL-18.

— Să vezi cum se intra în el, spuse. Din cauza rezervoarelor de combustibil, suplimentare, la intrarea şi la ieşirea din avion trebuia să te alungeşti şi să te strecori ea o reptilă.

Zborul a rămas zbor, continuă pilotul. Cu toată tehnica avansată. Chiar dacă se va trece la rachete sau avioane cu propulsie atomică, zborul va fi tot zbor. Tot ce a realizat tehnica a venit în sprijinul omului: să-i uşureze munca, să-i creeze posibilitatea să se deplaseze mult mai uşor, cu eforturi mai mici. Ştii zicala aceea: cornul sfinţeşte locul». Omul are puterea să creeze foarte multe, dar să şi distrugă multe.

Aviaţia a fost moştenită, trecută din mână în mână, purtată ca o ştafetă, în ideea de a fi dusă, înainte. Unele rămâneri în urmă se datoresc tocmai acestor purtători de

ştafetă.

A trecut puţin timp de la primul zbor în cosmos, de lt «primele zboruri orbitale şi până azi când s-au trimis staţii spro. Tupiter, spre Saturn. Cei care au contribuit la acest?» au fost nişte entuziaşti. Sunt convins că nu şi-au pus în cumpănă eforturile. Adevărul este singurul mijloc de a exprima realitatea lucrurilor. Aviaţia a costat multe vieţi omeneşti, repet, care nu pot fi plătite sau evaluate.

Pentru memoria acestor oameni care s-au sacrificat, suntem datori să mergem înainte, ţinând capul sus, nu plecindu-l".

Recitesc notele. Sunt pline de patos. Pilotul acesta arde ca o flacără nepotolită. Îl simt apt pentru orice sacrificiu Cred că ultimul său gând va fi zborul, ultima imagine rămasă pe retină va fi avionul cu aripile întinse, despicând spaţiile albastre.

E târziu, trecut de miezul nopţii. Nu pot dormi. Răsfoiesc colile mari de hârtie acoperite cu un scris mărunt. Două cuvinte subliniate de mai multe ori, apăsat, mă reţin. Cercul Polar.

„Cu vreo trei. Ani în urmă făcusem o cursă la Bodo, localitate din nordul Norvegiei, dincolo de Cercul Polar. Ruta e apropiată de coasta norvegiană. Vizibilitatea bună ne-a îngăduit să vedem fiordurile. În zborul nostru am traversat Cehoslovacia şi Polonia. De la Gdansk am intrat deasupra Mării Baltice, am survolat-o. Apoi, trecând peste Suedia şi Norvegia, ne-am îndreptat spre nord. Condiţiile meteo ne favorizau, vederea nefiindu-ne mascată de nori. Puteam distinge toată configuraţia solului şi a întinderilor de apă. Zburam şapte, opt mii de metri. Fiordurile se vedeau în toată dantelăria lor. Şi alternanţele de culoare ale vegetaţiei. În nord te surprinde acel verde aprins. La primul zbor, după aterizare la Bodo, echipajul e întâmpinat de conducerea aeroportului şi se oferă celor care nu au mai fost aici o diplomă prin care se atestă data trecerii Cercului Polar.

Momentul care a atins sublimul a fost aurora boreală. Am

văzut-o în noaptea sosirii la Bodo. E ceva feeric. Culorile sunt dispuse radial, o imensă draperie spectrală pe bolta cerească, iradiind, schimbându-şi nuanţele aproape continuu, tremurând, pe un fond de cer albastru luminos şi înstelat spre ziuă. Diferenţa dintre noapte şi zi e abia perceptibilă în lumina difuză".

ÎN LOC DE EPILOG

Mă ridic, deschid fereastra, privesc cerul. S-a înseninat. Bolta e înaltă, de un albastru spre indigo. Stelele sclipesc departe, reci. Mă gândesc la Alexandru Scheianu, la Grig, la Pascal, la Vlad Proca. La destinul lor. Mă gândesc la tot ce au văzut, au admirat, au detestat, mă gândesc la ţările şi oraşele pe care le-au cunoscut. Mă gândesc şi la ceilalţi piloţi români de linie, la locurile pe care le-au străbătut pe toate meridianele şi paralelele globului şi despre care s-ar putea scrie numeroase cărţi. Un fel de „O mie şi una de nopţi" modernă. Poate, într-o zi, va scrie cineva.

SFÂPvŞIT —

Cartea aceasta mă implică în destinul unor oameni, în orizonturile lor, în lumile lor. Aviaţia este un tărâm fascinant. Când m-am hotărât să scriu despre ea, această lume. Şi acest tărâm reprezentau pentru mine o entitate paradisiacă, magică aproape. Ca orice paradis, însă, pătrunzând dincolo de înaltele porţi, s-a destrămat. Poate asta este condiţia umană. Dar nu regi'et. Am cunoscut oameni cu totul deosebiţi, un univers, am cunoscut piloţi foarte mari, care vor rămâne în istoria aviaţiei de totdeauna.

Pentru mine, această carte este, cred, doar un început. Despre aceşti „oameni minunaţi şi maşinile lor zburătoare", voi mai scrie.

Bucureşti-Otopenl, 1976 Constanţa-Kogălniceanu, 1977 Hunedoara, martie 1978

Aduc, şi pe această cale, mulţumiri conducerii Departamentului Aviaţiei Civile, piloţilor Octavian Băcanu, Octavian Culuri, Vladimir Negoiţă, Neamţu Păşcuţ, precum şi tuturor (personal navigant, însoţitori de bord, controlori

de trafic, personal tehnic de la sol) celor care mi-au înlesnit, cu toată înţelegerea, scrierea acestei cărţi.

S U M A R U L

Din acest eter, sub cerul lui Pbidias **ţi** Praxiteles *r’*
Omul de la manşă *i i ’ ’* I 32
Temple sub cerul austral */*» */ / 13*
Hora domniţelor îl î î 122
Ochiul lui Făt-Frumos: î t: 155
Pasărea măiastră;! îl î î» 199
— Indicativul avionului.